W numerze:

- **WRZESZCZ**
- **START I LĄDOWANIE W PRZESTWORZACH**
- **PAMIĘTNIK WALENTYNY TIERIESZKOWEJ**

SKRZYDLATA POLSKA

NR 31 (630) • 4. VIII. 1963 r. • ROK XIX/XXXIII • CENA 2 zł

W tym roku mija 40 lat od utworzenia czechosłowackich linii lotniczych CSA. Z tej okazji wydana została piękna seria nalepek zapałczanych, ilustrująca rozwój lotnictwa czechosłowackiego — od osiemnastowiecznych wzlotów Kudlicki do współczesnych pasażerskich Tu-104A i Ił-18 eksploatowanych przez CSA.

Nalepki nadesłał BOGUSŁAW KUROWSKI.









































Z tygodnia na tydzień

Z kraju

W FORDONIE, w tamtejszej szkole szybowcowej Aeroklubu Bydgoskiego, zakończyła szkolenie szybowcowe grupa podchorążych z Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie. Wszyscy podchorążowie uzyskali na trzytygodniowym turnusie warunki do srebrnej odznaki szybowcowej oraz II klasę pilota szybowcowego. Był to dla podchorążych swego rodzaju relaks po trudach nauki w OSL.

*

PILOT przelatującego samolotu komunikacyjnego PLL LOT zaobserwował 16 lipca br. groźny pożar, jaki wybuchł w miejscowości Lubiec na pograniczu powiatów Bełchatów i Łask. Natychmiast drogą radiową zameldował o dostrzeżonym ogniu, przyspieszając tym samym przyjazd jednostek straży pożarnej do Lubca.

*

DO RUMUNII polecieli 19 lipca br., na samolocie „Zlin 326", sekretarz generalny APRL ppłk pil. Krzysztof Doniglewicz oraz pilot Michał Wiland. Celem wizyty u lotników sportowych Rumuńskiej Republiki Ludowej jest wymiana doświadczeń oraz uzgodnienie dalszej współpracy pomiędzy lotnictwem sportowym Polski i Rumunii. Ponadto pil. Wiland weźmie udział w zawodach akrobacji samolotowej w Bukareszcie.

*

Z OKAZJI Święta Odrodzenia odbyła się 18 lipca br. uroczysta akademia załogi Polskich Linii Lotniczych LOT, na której m. in. przyznano awanse 270 pracownikom LOT. Następnego dnia członkowie brygad pracy socjalistycznej w PLL LOT: Biały i Budnicki otrzymali przyznane im przez KC ZMS Odznaki im. Janka Krasickiego.

*

ZESPÓŁ Lotnictwa Sanitarnego we Wrocławiu posiada ogółem 10 samolotów (sześć CSS-13S, dwa Jak-12, jeden PZL-101 „Gawron" i jeden Aero-45) oraz 1 śmigłowiec SM-1. Samoloty tego zespołu przewiozły w pierwszej połowie br. ponad 300 chorych, w tym ok. 120 z bardzo ciężkimi przypadkami.

*

W DNIU 21 lipca br. zginął tragicznie w czasie kąpieli 38-letni Józef Tabor, zawiadowca lotniska w Lisich Kątach, długoletni pracownik lotnictwa, odznaczony Srebrnym i Brązowym Krzyżem Zasługi oraz Medalem X-lecia.

*

PILOT Aeroklubu w Stalowej Woli Adam Zięba wykonał na szybowcu „Mucha-Standard" przelot docelowy na trasie Turbia — Masłów — Turbia — Przemyśl o długości ponad 300 km. Zdobył on tym samym warunek do złotej odznaki szybowcowej i pierwszy diament.

*

PODCHORĄŻOWIE i kadra Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Żwirki i Wigury w Radomiu urządzili w jednej z sal wykładowych szkoły muzeum historii lotnictwa polskiego, w której zgromadzono m. in. pamiątki po słynnych lotnikach polskich. Muzeum udostępniono również do zwiedzania ludności Radomia.

*

W III Jeżowskich Zawodach Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski" startować również będzie poza konkursem 10 zawodników z Aeroklubu Jeleniogórskiego (7 „Bocianów" i 3 „Foki"). Najlepszy z tej dziesiątki zdobędzie tytuł mistrza AJ oraz puchar ufundowany przez przewodniczącego Powiatowej Rady Narodowej w Jeleniej Górze.

40-LECIE LINII LOTNICZEJ WARSZAWA — KRAKÓW

DNIA 18 lipca br. minęło 40 lat od chwili, kiedy na polach ówczesnej wsi Rakowice pod Krakowem wylądował lecący z Warszawy samolot pasażerski typu „Junkers", który zainaugurował loty cywilnych statków pasażerskich na linii Warszawa — Kraków. Do podwawelskiego grodu przybyło nim 4 pasażerów wraz z 2-osobową załogą. Lot trwał 2 godziny, samolot rozwijał prędkość 150—160 km/h.

Linia lotnicza, która obchodzi 40-lecie swego istnienia, należy obecnie do najbardziej uczęszczanych. 30 procent ogółu frekwencji na trasach krajowych PLL LOT notuje się na linii Warszawa — Kraków. Iły-14 umożliwiają podróż w ciągu 50 minut 26-ciu pasażerom.

W okresie letnim Kraków uzyskał dodatkowe połączenie — z Gdańskiem.

W latach 1946—1962 lotnisko Rakowice przyjęło 426 tys. pasażerów. Tylko w ubiegłym roku do Krakowa drogą lotniczą przybyło 56 500 osób.

ADAM WITEK PROWADZI PO TRZECH KONKURENCJACH W MISTRZOSTWACH KANADY

PRZED oddaniem numeru do druku otrzymaliśmy wiadomość z Kanady, że nasz znakomity szybownik Adam Witek, startujący w tamtejszych XV mistrzostwach szybowcowych w miejscowości Hawkesbury, spisuje się doskonale.

Obok Kanadyjczyków oraz jednego zawodnika polskiego w mistrzostwach uczestniczą również czołowi piloci Stanów Zjednoczonych.

Dotychczas rozegrano trzy konkurencje. W pierwszej Witek był trzeci, a w dwóch następnych zajął pierwsze miejsce. Po trzech konkurencjach w ogólnej klasyfikacji mistrzostw prowadzi Witek, startujący na szybowcu polskiej konstrukcji „Foka-4", przed Kanadyjczykiem Webbem oraz świetnym pilotem amerykańskim — Schrederem.

Końcowe wyniki mistrzostw kanadyjskich i miejsce, jakie zajął w nich Polak, podamy w następnym numerze.

REKORDY RADIOMODELARZY

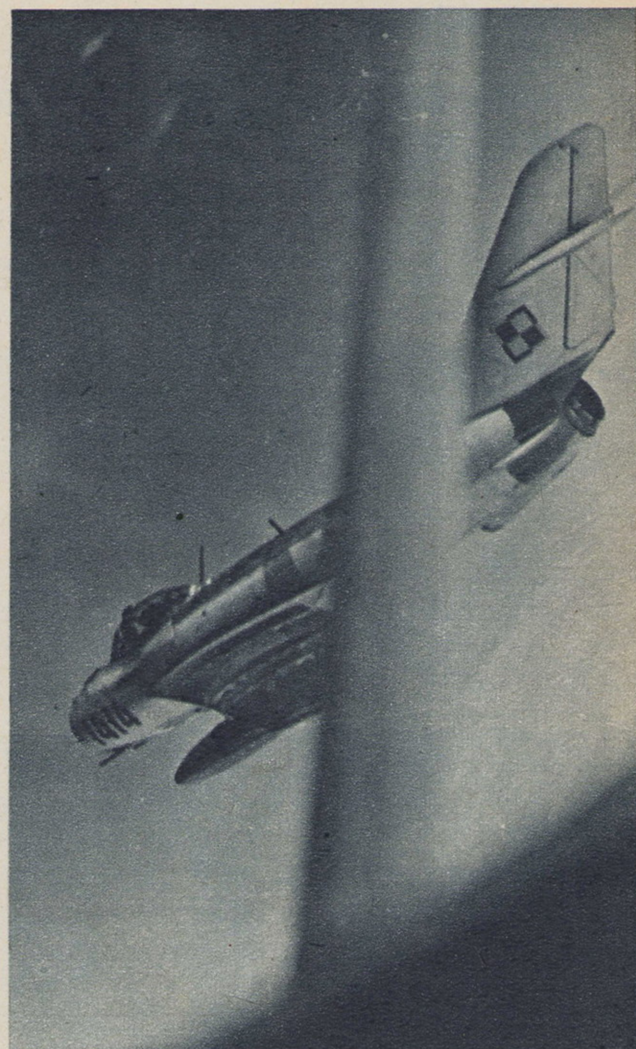
W dniu 6 lipca br. Andrzej Cichy z Poznania ustanowił rekord Polski długotrwałości lotu zdalnie kierowanym modelem szybowca, czasem 2 godz. 1 min. 13 sek.

Rekord został ustanowiony na zachodnim zboczu wzniesienia Ligota Dolna, przy prędkości wiatru 4,5—6 m/sek.

Został też pobity dotychczasowy rekord długotrwałości lotu w kategorii modeli zdalnie kierowanych z napędem mechanicznym, ustanowiony w 1959 r. przez Eugeniusza Wielgoszewskiego. Nowy rekord, ustanowiony w dniu 7 lipca br. czasem 26 min. 32 sek, należy do Edmunda Osińskiego. Próby bicia dalszych rekordów na obozie wyczynowców w Ligocie Dolnej — w przygotowaniu.

Jan Michalski

PRZED ŚWIĘTEM LOTNICTWA POLSKIEGO



23 sierpnia br., jak co roku, w rocznicę pierwszej akcji bojowej 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" obchodzić będziemy tradycyjne już w Polsce Święto Lotnictwa Polskiego, które przebiegać będzie w ramach obchodów 20-lecia Ludowego Wojska Polskiego. W aeroklubach i jednostkach lotniczych trwają już przygotowania do obchodu święta lotników polskich.

Foto: J. Szymański

NA LOTNISKU w Krakowie wylądował nad ranem 23 lipca br. specjalny samolot NRD, pilotowany przez oficerów lotnictwa Armii Ludowej Niemieckiej Republiki Demokratycznej: Schultze i Reichela, którzy dostarczyli na apel radia ampułki specjalnego preparatu (dostarczonego do Berlina ze Szwecji drogą lotniczą), niezbędnego dla uratowania życia dwóch chłopców: Tadeusza i Zygmunta Grzybów z Książnicy Wielkiej koło Kazimierza, którzy ulegli zatruciu silnym środkiem owadobójczym. Stan zdrowia chłopców uległ poprawie.

UKAZAŁ się w końcu lipca br. numer 2 (lipiec) kwartalnika PTA pt. „Astronautyka"; zawiera on m. in. następujące artykuły: „Rozruch silników rakietowych na ciekły materiał napędowy" (R. Staniszewskiego), „Niektóre nie rozwiązane problemy fizjologii kosmicznej" (J. Walawskiego), „Przestrzeń wokół nas" (O. Wołczka), „Guliwer — poszukiwaniu życia na Marsie", opowiadanie fantastyczne oraz kronikę, wiadomości z kraju i zagranicy.

NOWY LOKAL LOTU W BERLINIE

W Berlinie otwarto ostatnio nowy lokal Polskich Linii Lotniczych LOT. Z tej okazji odbyło się przyjęcie, na które przybył m. in. wiceminister komunikacji NRD W. Winkler. Obecny był ambasador PRL w NRD, F. Baranowski.

Nowo otwarty lokal berliński zaprojektował inż. architekt M. Stępień, który jest także autorem oprawy plastycznej biur LOT-u w Paryżu, Amsterdamie, Kopenhadze i Atenach.

LOT utrzymuje z Berlina sześć stałych połączeń tygodniowo ze stolicami zachodniej Europy.

Nasi KORESPONDENCI piszą

RZESZÓW

JESIENIĄ ubiegłego roku na terenie aeroklubów województwa rzeszowskiego zrodziła się myśl o nawiązaniu ścisłej ze sobą współpracy, o połączeniu wysiłków w pewnych zasadniczych sprawach naszej działalności, m. in. takich jak: organizacja wspólnych imprez, organizacja obozów szkoleniowych, działalność propagandowa, sportowa itp.

Prawdę mówiąc nie wszyscy z uczestników pierwszych w tym celu zwoływanych narad w pełni zrozumieli i doceniali znaczenie powyższej inicjatywy, a na pewno nie dostrzegali pełnych płynących stąd korzyści nie tylko dla współpracujących jednostek, ale dla całej naszej organizacji.

Po uzgodnieniu kierunku współpracy opracowano wspólny ogólnowojewódzki plan działalności lotnictwa sportowego i z wiosną roku bieżącego przystąpiono do jego realizacji.

Nadmienić trzeba, że wcześniej zanim ostatecznie zatwierdzono wspólny plan działania, każdy z zarządów naszych aeroklubów szczegółowo omawiał jego projekt i nanosił swoje uwagi. Do czuwania nad realizacją wspólnego programu wybrano kierownictwo złożone z urzędujących v-ce prezesów i ich uczyniono odpowiedzialnymi za pełne wykonawstwo bogatego i ambitnego planu.

Pierwszą wspólną imprezą było uroczyste otwarcie sezonu lotnego w naszych aeroklubach. Głównymi punktami tego przedsięwzięcia był zespołowy lot samolotów po wszystkich naszych jednostkach od Rzeszowa przez Stalową Wolę, Mielec do Krosna. Na wszystkich lotniskach legendarny „Ikar" dokonywał pasowania młodych pilotów na „Rycerzy Knypla", a kandydatów przyjmował w grono „Lotniczej Społeczności". Okolicznościowe wystąpienia miejscowych władz oraz raporty kierownictw aeroklubów dopełniały programu. Ogólnie impreza nowa, ciekawa, efektowna, dzięki czemu znalazła się na szpaltach wszystkich gazet w kraju i w telewizji, niestety nie opisano jej na łamach „Skrzydlatej Polski, a szkoda.

Należy nadmienić, że na uroczystość powyższą przybył prezes APRL Stefan Antosiewicz, który obleciał wraz z naszymi załogami całą trasę wokół województwa, czym wykazał dużo zainteresowania naszą incjatywą i dał wyraz poparcia dla tego typu form działania.

Z okazji tej uroczystości przewodniczący Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej w Rzeszowie Leonard Grześkowiak przyznał wielu działaczom lotnictwa sportowego naszego województwa medale WKKF.

W locie po naszych aeroklubach brali udział również przedstawiciele władz wojewódzkich i Wojska Polskiego z sekretarzem PWRN w Rzeszowie Leonem Stanio na czele.

Drugą imprezą było międzyklubowe spotkanie naszych młodych rakietników na lotnisku w Krośnie, zorganizowane z okazji święta 1 Maja.

A w dniach od 21 do 26 maja 1963 r. rozegrano III Okręgowe Zawody Szybowcowe, organizowane przez Aeroklub Rzeszowski, a przeprowadzone na lotnisku w Krośnie.

W zawodach startowało 18 zawodników, w tym 4-ch pilotów węgierskich. Przeleciano około 6 000 km i wylatano około 270 godzin. Sprawne przeprowadzenie tej imprezy w dużej mierze zawdzięczamy współpracy i dużej pomocy jaką Aeroklub Rzeszowski otrzymał od Aeroklubu Podkarpackiego.

W dniu 2 lipca na lotnisku w Iwoniczu odbyło się uroczyste otwarcie obozu szkolenia podstawowego dla kandydatów ze wszystkich naszych aeroklubów, organizowanego przez Wojewódzki Komitet ZMS w Rzeszowie.

W szkoleniu bierze udział ponad 70 młodych chłopców, którzy obok szkolenia lotniczego przejdą również przeszkolenie w problematyce ZMS.

Komendantem obozu jest znany działacz młodzieżowy w naszym województwie, a obecnie sekretarz KP PZPR w Brzozowie — Wojciech Grochala. Kadrę wyszkoleniowo-techniczną stanowią pracownicy aeroklubów, a administracyjną działacze ZMS. Również wspólnie pokrywamy koszty obozu.

Ta wspólna akcja obozowa nie tylko ułatwia organizacyjne ustawienie pracy w naszych aeroklubach, przynosi poważne oszczędności finansowe, ale również rozwiązuje trudną sytuację na odcinku sprzętowym tak w zakresie szybowców jak i sprzętu pomocniczego.

W planie na najbliższą przyszłość pozostały nam jeszcze takie imprezy jak lot na samolotach) szlakiem X dywizji WP, formowanej w Rzeszowie. Imprezę powyższą organizujemy z okazji XX rocznicy Wojska Polskiego. Zlot Zespołów Akrobacyjnych, Wojewódzkie Zawody Bieszczadzkie oraz Wojewódzkie Zawody Spadochronowe.

W miesiącach jesiennych przeprowadzimy siłami naszych aeroklubów akcję zakładania kół lotniczych oraz turniej ze znajomości problematyki lotniczej wśród młodzieży szkolnej. Również siłami naszych jednostek organizować będziemy imprezy z okazji Dni Lotnictwa.

Jak z tego wynika, z przyszłego planu zrealizowano już wiele. Nie wszystkie imprezy stoją na najwyższym poziomie organizacyjnym. Istnieją pewne luki w naszej strukturze i to powoduje niejednokrotnie pewne braki. Z każdym dniem nabieramy jednak nowych doświadczeń oraz przekonania, że inicjatywa była słuszna, że poważnie ułatwia nam pracę, że przynosi korzyści organizacji, że nie pozostaliśmy na papierowych deklaracjach, a program współpracy jest realizowany w codziennej naszej działalności.

Roman Przepióra

WROCŁAW

MIESIĄC temu Aeroklub Wrocławski wraz z redakcją „Słowa Polskiego" zorganizował na lotnisku aeroklubu wystawę sprzętu połączoną z błyskawicznym konkursem fotograficznym. Impreza oprócz wzorowej organizacji przyniosła także rezultaty. Zawiązało się pierwsze koło fotograficzne o tematyce lotniczej. Od tej chwili wytyczyliśmy sobie pracę i zadania na przyszłość. Będziemy pracować wspólnie i razem pogłębiać wiadomości fotograficzne o tematyce czysto lotniczej.

O naszej pracy napiszę obszerniej innym razem, kiedy będziemy mieli jeszcze większe osiągnięcia.

W naszych poczynaniach spotkaliśmy się z szerokim aplauzem takich entuzjastów lotnictwa jak kierownik Aeroklubu Wrocławskiego Antoni Chojcan, prof. Kupiec z Politechniki Wrocławskiej, red. Teresą Chwieduk ze „Słowa Polskiego" i wielu innych.

Andrzej Czarnoleski

KRAKÓW

W dniu 9 czerwca br. Aeroklub Krakowski zorganizował „Niedzielę Lotniczą" dla członków kół lotniczych z terenu Krakowa. W „Niedzieli Lotniczej" oprócz gości udział wzięli obaj wiceprezesi Jan Bryniarski i mgr inż. Jan Czerwiński, szef wyszkolenia Adam Czepirski oraz cała kadra instruktorska i techniczna Aeroklubu Krakowskiego. Gospodarzem, a raczej gospodynią spotkania była Krystyna Szymańska, szef propagandy. Do zebranej młodzieży przemówił mgr Marian Markowski, który nawiązując do tradycji lotnictwa polskiego oraz Aeroklubu Krakowskiego obchodzącego w bieżącym roku XXXV-lecie swego istnienia, ukazał piękno zawodu lotniczego. Grupa modelarzy Ośrodka Modelarstwa Lotniczego Aeroklubu Krakowskiego dała piękny pokaz modeli latających. Niestety, nie można było w tym dniu wykonać lotów ze względu na bardzo wysoką trawę, która uniemożliwiła start samolotów i szybowców. Młodzieży pokazano sprzęt latający oraz spadochronowy. Informacji udzielali instr. pil. Aleksander Potocki, mgr Marian Markowski oraz mgr inż. Edward Popiołek. Biorąca udział w spotkaniu XIX Drużyna Harcerska (lotnicza) przedstawiła bardzo dobrze opracowaną i pięknie graficznie wykonaną gazetkę ścienną kół lotniczych Aeroklubu Krakowskiego. Spotkanie upłynęło w bardzo miłym nastroju. Tego rodzaju spotkania będą organizowane częściej.

Mgr Marian Markowski

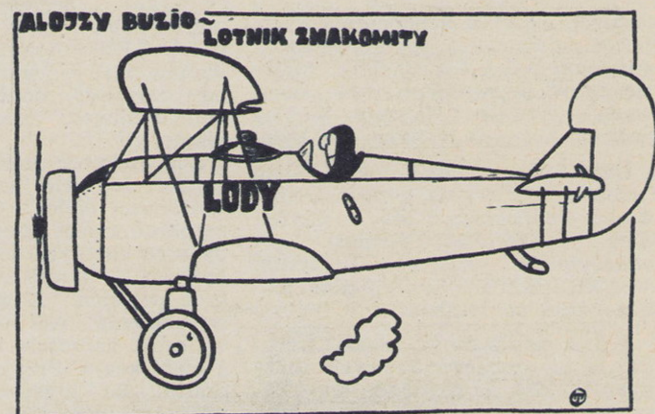
ECHA LOTU — LOT NA 20 415 KM

BYŁO sporo pesymistów, którzy nie wierzyli w powodzenie nowo otwartej przez LOT linii do Kairu. W ogóle zastanawiano się czy przedsiębiorstwo słusznie robi decydując się na kierunek afrykański. Tymczasem już pierwsze rejsy Iłami-18 na trasie Warszawa—Kair—Warszawa wykazały, że nowa linia cieszy się coraz większym powodzeniem. O ile w pierwszym rejsie korzystało z linii 47 podróżnych, w tym 9 na całej trasie, to już w drugi rejs zabrał Ił-18 — 87 osób i 1 600 kG ładunku, w tym do Kairu bezpośrednio 28 osób; w trzecim rejsie leciało 71 pasażerów + 2 tony ładunku, w piątym z kolei natomiast locie kairskim poleciało 61 podróżnych, w tym 25 do końca trasy. W sumie jak na początek — nieźle. Linia do Kairu okazała się lepsza handlowo niż się spodziewano. Co będzie dalej — zobaczymy. W każdym razie chyba nie tak najgorzej, zwłaszcza, że rysują się konkretne perspektywy dla LOT-u wejścia ze swymi liniami dalej w głąb kontynentu afrykańskiego. Ale o tym chyba jeszcze za wcześnie pisać.

Przy okazji chciałbym podać wyniki przewozowe LOT-u za I półrocze br. W tym okresie przewieziono na liniach krajowych i zagranicznych 97 797 pasażerów, z tego na liniach krajowych 59 223 pasażerów, a na zagranicznych 38 574; w ruchu krajowym przewieziono w stosunku do roku ubiegłego o 10 proc. mniej, na skutek zawieszenia na pewien czas linii wrocławskiej; w ruchu zagranicznym natomiast nastąpił wzrost w stosunku do analogicznego okresu o 5,4%. W lotach czarterowych nastąpił spadek w I półroczu br o 50%, na skutek mniejszej liczby polskich wycieczek turystycznych, udających się wiosną br samolotami do krajów socjalistycznych.

W sumie LOT ma obecnie 18 linii zagranicznych o łącznej długości 18 607 km i 6 linij krajowych (1 808 km). Teraz w lecie jest coraz tłoczniej na podniebnych szlakach LOT-u. Chętnych do podróżowania samolotami, zwłaszcza w kraju, jest więcej aniżeli miejsc w samolotach. Chodzi więc o to, aby mogło być ich coraz więcej.

IKARUS



Z ZAGRANICY

● **Węgierska** delegacja partyjno-rządowa z Janosem Kadarem na czele przebywając z wizytą w ZSRR, zwiedziła moskiewską fabrykę samolotów. Gości powitał m. in. przewodniczący państwowego komitetu ZSRR do spraw techniki lotniczej, minister P. Dementiew. Członkowie delegacji węgierskiej zapoznali się z produkcją samolotów Ił-18.

SPORT SPADOCHRONOWY

● **Radziecki** skoczek spadochronowy Usow ustanowił nowy rekord międzynarodowy. Uzyskał on w skoku z wysokości 2 000 m, z natychmiastowym otwarciem spodochronu, odległość 22 cm od środka koła. Dotychczasowy rekord wynosił 85 cm i należał do Amerykanina Mc Donalda.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Jako** pierwsze amerykańskie towarzystwo, podjęły linie Pan Am regularną komunikację powietrzną między USA i Jugosławią, przez Frankfurt do Belgradu.

● **Przez** połączenie dotychczasowych libańskich linii Middle East Airlines i Air Liban powstały nowe linie MEAL, które uważane są obecnie za największe na Bliskim i Środkowym Wschodzie. Ilość personelu — 3 000 osób, sprzęt — 4 „Comet 4C", 3 — „Caravelle VIN", 5 — „Viscount", 2 — DC—6, 1 — DC—4 i 6 — DC—3.

● **Rząd włoski** udzielił zezwolenia brytyjskim liniom British United Airways na podjęcie regularnej komunikacji między Londynem (Gatwick) i Genuą.

● **Po raz** pierwszy od 8 lat japońskie linie JAL poniosły straty w wysokości 2,5 miliona jen (w roku budżetowym 1962/63). Straty są wynikiem zakupu nowego sprzętu i uruchomienia nowych połączeń.

● **Brytyjskie** linie BEA chcą zakupić dwa śmigłowce Sikorsky S—61N i eksploatować je na linii między Lands End i wyspami Scilly, zamiast dotychczas tam używanych dwupłatowców „Rapide".

● **Od 1 lipca** br. samoloty zachodnioniemieckiej „Deutsche Lufthansa" latają do Kuwejtu. z

MILITARIA

● **Atol Mururoa** w rejonie wysp Gambier na Oceanie Spokojnym przeniesiony zostanie przez Francuzów w centrum dla budowy i wypróbowywania broni termonuklearnej. Za trzy lata centrum ma być gotowe do rozpoczęcia doświadczeń, tak, aby do 1960 roku można było przeprowadzić pierwsze wybuchy termojądrowe. Do tego też czasu mają być gotowe pierwsze cztery francuskie atomowe okręty podwodne, mające zabrać po 16 rakiet balistycznych.

● **Do Unii** Południowoafrykańskiej przybyły pierwsze francuskie samoloty Dassault „Mirage III".

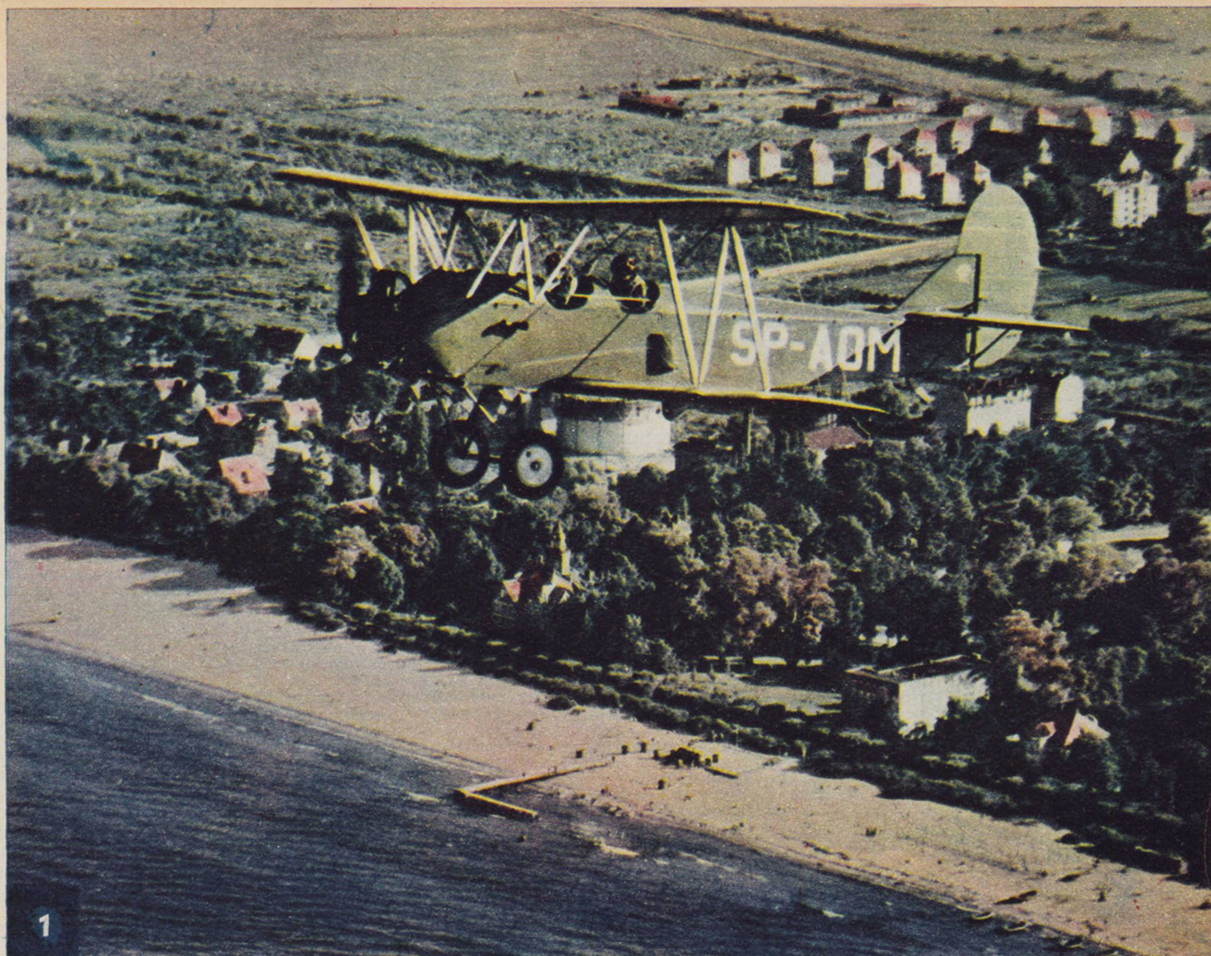
● **W ciągu** najbliższych trzech lat India ma otrzymać od państw zachodnich pomoc militarną w szerokim zakresie, m. in. myśliwce naddźwiękowe.

● **Turcja** otrzymała z tzw. amerykańskiego programu pomocy 16 samolotów Lockheed F—104G „Starfighter".

ASTRONAUTYKA

● **Po powrocie** z podróży po obserwatoriach astronomicznych w ZSRR, dyrektor angielskiego obserwatorium w Jodrell - Bank — Bernard Lovell oświadczył, że ZSRR planuje wystrzelenie w przestrzeń kosmiczną w ciągu najbliższych 5 lat dużego teleskopu optycznego. Teleskop ma być umieszczony na platformie krążącej po orbicie Ziemi i obsługiwany przez dwóch ludzi, którzy będą pozostawać w przestrzeni kosmicznej przez 6 dni.

Tekst i zdjęcia
ANDRZEJ
ZIEMIŃSKI



1

WRZESZCZ



3

TYTUŁ miał być rewelacyjny, „kasowy", a — mówiąc szczerze — i temat fotoreportażu zupełnie inny: o nocnych skokach spadochronowych. Lecąc do Pruszcza, gdzie owe skoki sumptem AG i Strzebielina miały się odbyć, wymyśliłem furę „kasowych" tytułów. Niestety — na próżno: nocnych skoków nie było!

Cóż było robić? — wykonałem „skok w bok" — na lotnisku Aeroklubu Gdańskiego i oto — Czytelnicy — rezultat: zamiast „rewelacyjnego, kasowego" tytułu — „WRZESZCZ" — czyli plon jednego dnia na lotnisku.

P.S. A swoją drogą szkoda! Szkoda, że nie zobaczycie owych nocnych skoków na ekranach kin i TV, szkoda zmarnowanego czasu ekip PKF i Telewizji, szkoda pracy wielu ludzi z Gdańska i Strzebielina i wreszcie szkoda kilkunastu tysięcy państwowych pieniędzy — zwłaszcza tych, które w kilku kolejnych podróżach służbowych na Wybrzeże wydał „specjalny organizator" owych skoków z Wydziału Propagandy APRL. A może — choć „szkoda chłopca" — warto gwoli nauki na przyszłość dokładnie policzyć niefrasobliwość „specjalnego organizatora"?

Ech, zazdrość zżera serce gdy pomyśleć, że takie widoki oglądają codziennie piloci AG (1). Mimo to aeroklub cierpi latem na chroniczny brak chętnych do holowania szybowców — nawet za ryczałt w złotych polskich. A więc — o szefie wyszkolenia AG — przedstawiam wniosek: zaproście na lato pilotów z głębi kraju. Przyjadą i to bez ryczałtu! Bo przecież szkoda, aby gdańscy szybownicy godzinami czekali na holownika... (2). Zwłaszcza, gdy na skraju lotniska piętrzą się takie cumulusy (3).

Lotnisko we Wrzeszczu użytkuje także LOT. Oto przykład „pokojowej koegzystencji" Iłów z „Muchami" i „Bocianami" (4). Nie wiadomo, jakby to było z „Foką". Ta bowiem, ani żadna inna, nie mają na ogonie znaczka AG. Jej zdjęcie (5) przedstawiamy na życzenie gdańskich szybowników: marzą, aby ją ujrzeć. Ale — poważnie: sekcja szybowcowa AG liczy ponad 100 pilotów, z czego 10 z I klasą, wielu z diamentami, świetnymi wynikami w Memoriale im. Bitnera i... ambicją rywalizacji o sportowe sukcesy. Ambicją uzasadnioną. Oto jeden z wielu jej przykładów: pewnego dnia, w maju, pięć szybowców zaatakowało trasę Gdańsk-Inowrocław — Gdańsk i przelatując ją z prędkością blisko 90 km/h spadło tuż przed lotniskiem. Przyczyna — jak zwykle: niwecząca wznoszenia termiczne w 20—25 kilometrowym pasie Wybrzeża bryza. Dolot do Gdańska przez pas owej termicznej martwoty wymaga szybowca wyższej klasy niż „Mucha" czy „Bocian". Marzenia o „Foce" są więc w pełni uzasadnione. A co na to APRL? Bo my dysponujemy tylko zdjęciem „Foki".

Przed wieczorem lotnisko objęli w posiadanie spadochroniarze. Ostatnie uwagi przed pierwszym skokiem-sondą. Na zdjęciu od lewej (6): jeden z filarów sekcji — Jan Sobczyk — 850 skoków, pilot-instr. społeczny Kazimierz Domrazek i nowy nabytek gdańskich skoczków — wielokrotna mistrzyni Polski w spadochroniarstwie — instr. „Tosia" Chmielarczyk.

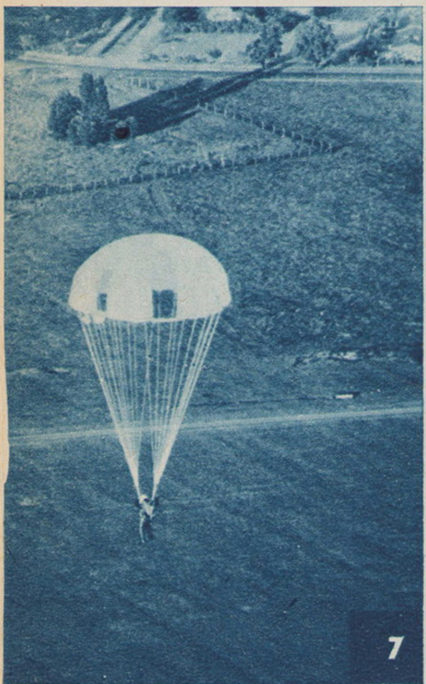
Skok na celność lądowania w wykonaniu Marysi Leszko (7). Brawo! Prawie w celu (8). A oto i Marysia (9). Choć wygląda na podlotka, to już spadochroniarka całą — przepraszam — buzią. Miałaby nawet na swym koncie rekord Polski w skoku na celność lądowania z 2 000 metrów, gdyby.. nie barograf, który — jak znakomita ich większość w aeroklubach — nie działał...

A oto narybek aeroklubu (10), Przez jeden lipcowy dzień — 5 bm. — przez lotnisko przewinęło się kilka szkolnych wycieczek. I tak jest prawie co dzień. To dobry kierunek propagandy lotnictwa! Brawo!

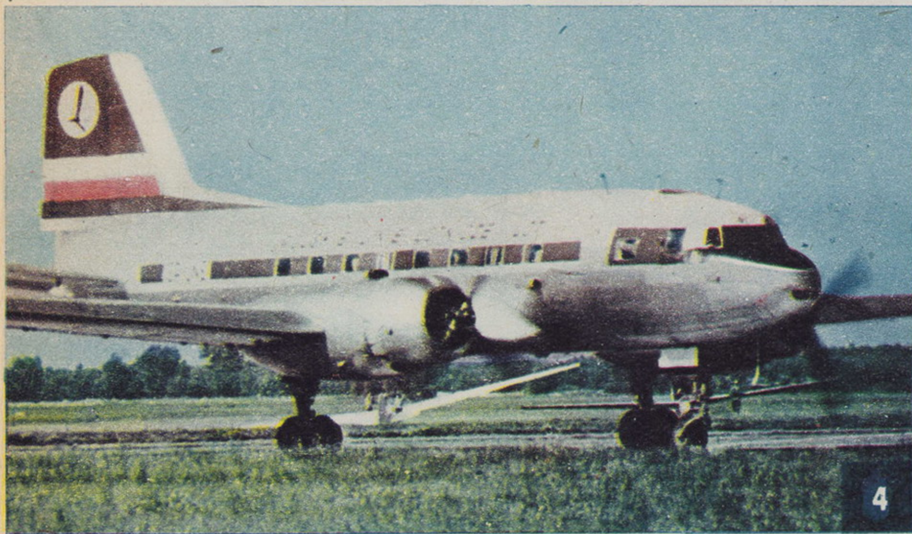


2


6


7

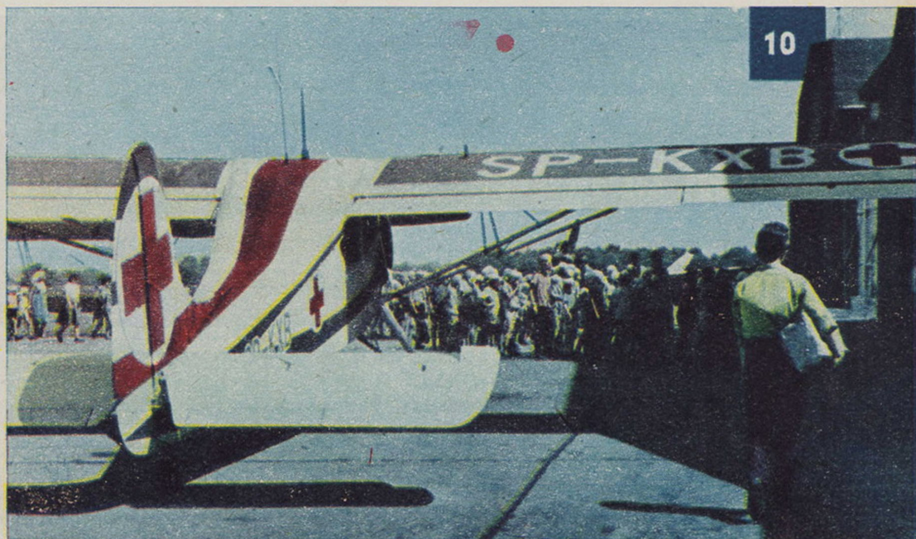
8


4


9



5



10

HISTORIA PEWNEGO WYNALAZKU

START I LĄDOWANIE W PRZESTWORZACH

Mijały pierwsze miesiące wojny niemiecko-radzieckiej. Hordy hitlerowskie parły na wschód. I nagle na dalekim zapleczu wroga wyleciał w powietrze most — bardzo ważny obiekt komunikacyjny.

Ale nie fakt zburzenia mostu był zaskakujący, w tym czasie bowiem takie akcje nikogo nie mogły zdziwić. Zagadka polegała na tym, że most zbombardowały dwa małe myśliwce radzieckie typu I-16. Jak one mogły przedostać się tak daleko za linię frontu? Maksymalny zasięg lotu tych samolotów całkowicie wykluczał tę możliwość. A jednak przyleciały...

BAZA STARTUJE W PRZESTWORZA

WSZYSTKO zaczęło się od sprawy mało istotnej. Przeszło trzydzieści lat temu Instytut Naukowo-Doświadczalny Wojsk Lotniczych ZSRR, w którym pracował inżynier Władimir Wachmistrow, ogłosił konkurs na skonstruowanie celu latającego, przeznaczonego do treningu pilotów myśliwskich w zakresie strzelania powietrznego.

Wachmistrow zaproponował wykorzystanie jako celu niedużego modelu latającego. Projekt przewidywał transportowanie modelu w powietrze pod kadłubem samolotu R-1 i następnie odczepianie go.

Inżynier wspólnie z pilotem S. Rybalczukiem wziął udział w próbnym locie. W powietrzu odczepił model, samolot-nosiciel opuścił strefę ogniową, a cel latający, opadając, wykonywał przedziwne piruety.

Próby zakończyły się pomyślnie i jak to często w lotnictwie bywa — mało istotny pomysł podsunął zasadniczą myśl. Model utorował drogę samolotowi...

W instytucie prowadzono wówczas próby z bombowcem Andreja Tupolewa TB-1 i myśliwcem I-4 (ANT-5) skonstruowanym przez Pawła Suchoja pod kierownictwem Tupolewa. Obok olbrzymiego TB-1 stał malutki I-4. Mimo woli nasunęła się więc konstruktorom myśl, aby spróbować przymocować go do bombowca i unieść w powietrze tak, jak uczyniono to niedawno z modelem.

Wstępne obliczenia aerodynamiczne potwierdziły, że ten niezwykły pomysł jest realny. 1 czerwca 1931 roku projekt przedłożono ówczesnemu dowódcy Wojsk Lotniczych ZSRR — Ałksnisowi. Spotkał się on z pozytywną oceną. Samolot, któremu nadano nazwę „Klucz” (Zwieno), przybrał realne kształty.

Wydział konstrukcji samolotów CAGI kierowany przez Tupolewa wykonał wszystkie niezbędne obliczenia i przygotował odpowiednie urządzenia, za pomocą których zmontowano w jedną całość wielkiego TB-1 i dwa myśliwce I-4. Zespół konstruktorów pracował bez wytchnienia. 3 grudnia 1931 roku pierwsza latająca baza lotnicza wystartowała w przestworza. Oto opis tego lotu:

TB-1 nabierał wysokości. Za sterami bombowca — pilot Zalewski, w kabinach myśliwców — Aleksander Anisimow i Walery Czkałow. W tylnych kabinach wielkiego statku powietrznego — inżynierowie Morozow i Wachmistrow.

Pierwszy lot omal nie skończył się wypadkiem. Początkowo planowano, że obok Zalewskiego poleci Wachmistrow i odczepi myśliwce. Przeszedł on nawet odpowiedni trening w tym zakresie. W ostatniej jednak chwili zmieniono decyzję i postanowiono, że na miejscu drugiego pilota musi jednak lecieć pilot, a nie inżynier. Wachmistrow zajął więc miejsce w tylnej kabinie. Pilot, który leciał obok Zalewskiego, pomylił się i przedwcześnie otworzył zamki trzymające samolot Czkałowa. Zgodnie z planem Walery Czkałow powinien był wpierw uwolnić kółko ogonowe, a dopiero potem pilot miał otworzyć zamki. Czkałow momentalnie jednak pojął w czym rzecz, skierował maszynę w prawo, w lewo, oderwał się od bombowca i poleciał. Anisimow, uwolniwszy ogon myśliwca, poleciał za nim.

Nie ma jednak tego złego, co by na dobre nie wyszło. Błąd pilota, polegający na nieprawidłowym odczepieniu myśliwca, dowiódł, że niebezpieczeństwo, którego tak bardzo obawiano się przed startem, nie istnieje. Przekonano się bowiem, że myśliwce mogą odczepiać się od samolotu-nosiciela również pojedyńczo (nie równocześnie).

Konstruktorzy, chcąc uniknąć błędu popełnionego przez drugiego pilota, usprawnili zamki w ten sposób, aby można było odczepiać samoloty automatycznie. Po dokonaniu tych zmian złożyli sprawozdanie z przebiegu prób. Sprawozdanie zostało natychmiast rozpatrzone przez Wojskową Radę Rewolucyjną ZSRR. 19 grudnia 1931 r. zastępca przewodniczącego tej Rady — M. Tuchaczewski napisał na marginesie sprawozdania co następuje: „Tow. Ałksnis. To wielki wynalazek. Trzeba dokonać obliczeń i zaplanować lot na TB-1 i TB-3 o promieniu działania 800—1200 kilometrów z uwzględnieniem ogólnej skuteczności klucza. Wynalazców przedstawić do nagrody. Tuchaczewski”.



„Lądowanie” w powietrzu wymaga mistrzowskich umiejętności pilotażowych. Na zdjęciu: Moment doczepienia myśliwca „Z” do bombowca TB-3.

Inni samolotem — Polacy pociągiem

W Bułgarii - w sezonie letnim

Korespondencja własna

WŁAŚNIE wylądował specjalny samolot „Deutsche Lufthansa”, przywożąc grupę turystów z NRD. Za chwilę następny IŁ-18, tym razem CSA, wylądował na lotnisku w Warnie. Tymi samymi samolotami wróciły grupy turystów czeskich i niemieckich, po wypoczynku nad Morzem Czarnym, do swych krajów.

Na lotnisku w Warnie panuje w sezonie letnim ruch nie mniejszy, niż na warszawskim Okęciu. „Deutsche Lufthansa” i CSA wprowadziły do Warny „mosty powietrzne”, przerzucając tysiące turystów z Berlina i Pragi. Turbośmigłowe IŁ-18 skróciły drogę do około 100 minut. Polscy turyści, których nad bułgarskim Morzem Czarnym będzie w br. około 20 tysięcy, męczą się przez ponad 50 godzin w pociągu.

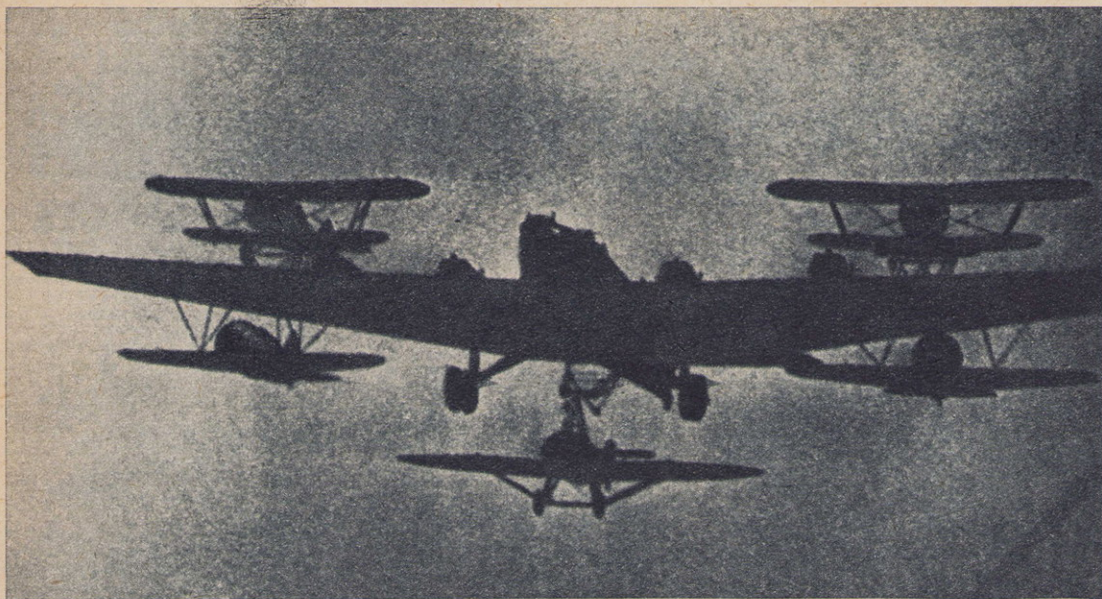
Kiedy ogłoszono wczesną wiosną plany wycieczek turystycznych, nasze biura informowały, że większość wycieczek zagranicznych będzie odbywać się drogą lotniczą. Jeśli weźmie się pod uwagę ogromne odległości dzielące Warszawę od Constancy, Warny czy Burgas, wiadomości te mogły tylko cieszyć.

Jednak w miarę zbliżania się sezonu wycieczkowego coraz ciszej było o przelotach, za to częściej pisano o kolei. Nawet przeloty charterowe zgłoszone przez Orbis, „Gromadę” i inne biura podróży, były kolejno anulowane i ostatecznie zdecydowana większość polskich turystów jeździ koleją, tracąc czas, humor i zdrowie.

Nic dziwnego, że polski samolot na lotnisku w Warnie lub w Burgas jest wyjątkiem.

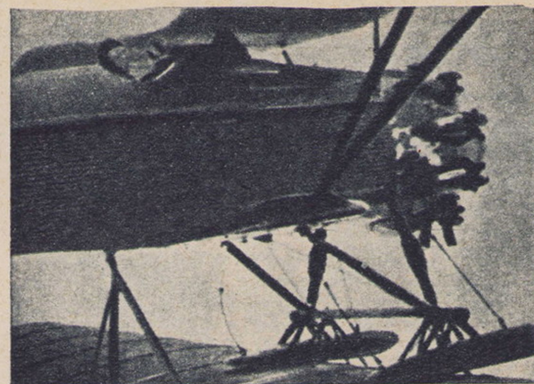
GDZIE JEST LOT?

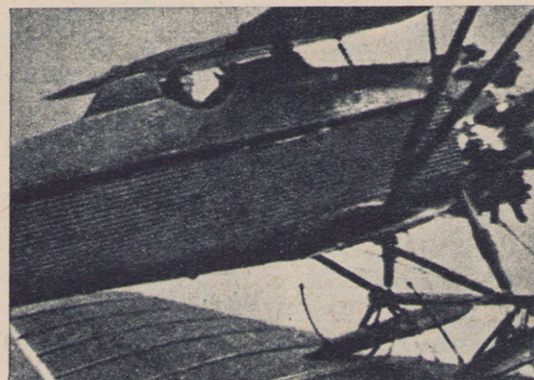
Podobnie jest z reklamą naszych PLL „LOT”. Butelkę bułgarskiej „Pliski” temu, kto w biurach buł-

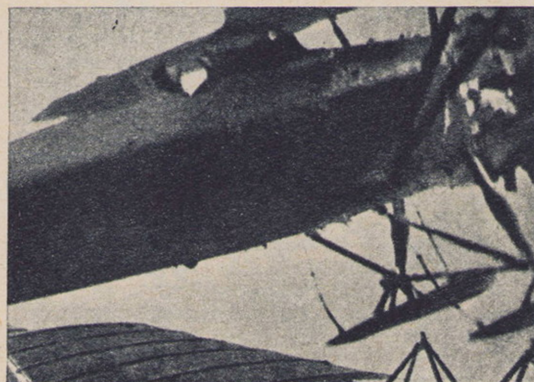




Wyżej: „Klucz" złożony z 6 samolotów. Pod skrzydłami bombowca podczepione dwa myśliwce I-16, na skrzydłach – dwa I-15, podwieszony pod kadłubem – myśliwiec „Z". **Z prawej:** Uczestnicy pierwszego lotu. Od lewej: Aleksander Anisimow, Władimir Wachmistrow, Adam Zalewski, Walery Czkałow i Władimir Morozow.







Powyższe zdjęcia pokazują kolejno po sobie następujące fazy odczepienia myśliwca od bombowca TB-1.

Zalewski, Anisimow, Czkałow i Wachmistrow odznaczeni zostali orderami „Czerwonej Gwiazdy". Na wzór zespołu samolotów zwanego „Kluczem", który przeszedł już próby, zaczęto budować eskadrę mającą się składać z pięciu-sześciu maszyn. Przeprowadzono również próby lotu o maksymalnym zasięgu. Doleciawszy do Kijowa, załoga samolotu „zrzuciła bomby", odczepiła myśliwce i pod ich osłoną wróciła do bazy.

CO BYŁO DALEJ?

POPARCIE Tuchaczewskiego przyczyniło się do dalszego rozwoju eksperymentu. W 1932 roku zbudowano drugi wariant „Klucza". Do bombowca Tupolewa TB-3 przymocowano myśliwce Grigorowicza i Polikarpowa I-5, wyposażone w specjalne działka konstrukcji L. Kurczewskiego. Nowy „Klucz" był znacznie potężniejszy od poprzedniego, ale nie stanowił jeszcze kresu możliwości technicznych. Samolot nosiciel TB-3 był bowiem bardzo wytrzymały, co pozwalało znacznie zwiększyć unoszony przezeń ciężar. Niestety, przy zbytnim przeciążeniu bombowca moc jego silników była niewystarczająca do startu. Aby ułatwić oderwanie się ciężkiej maszyny od pasa startowego, Wachmistrow zaproponował wykorzystanie ciągnika, przypominającego nieco wyciągarkę używaną obecnie przy starcie szybowców.

Zbudowanie potężnego holownika odrywającego od ziemi przeciążoną konstrukcję — to tylko jeden z kierunków poszukiwań prowadzonych przez zespół. Innym, znacznie ciekawszym i bardziej perspektywicznym — był pomysł skonstruowania superszybkiego, jak na ówczesne czasy, myśliwca.

Pomysł okazał się obiecujący. Zwiększenie prędkości lotu maszyny, w porównaniu z najlepszymi wówczas samolotami świata, mniej więcej półtora raza — to rzeczywiście sukces nie lada. A takie właśnie perspektywy (na ówczesnym etapie) rysowały się przed lotnictwem myśliwskim w przypadku dalszego rozwoju samolotu typu „Klucz".

Tajemnica tego pomysłu stanie się jasna, jeżeli wspomnimy, że maksymalna prędkość lotu samolotu i prędkość lądowania są zazwyczaj ściśle ze sobą związane. Im szybciej leci samolot, tym większa jest jego prędkość lądowania.

Nietrudno więc domyśleć się, że wysoka prędkość lądowania była i jest bardzo często powodem niebezpieczeństwa grożącego pilotowi przy lądowaniu i dlatego przeszkadza konstruktorowi w zwiększaniu maksymalnej prędkości lotu.

Jest to bardzo poważne ograniczenie. Ale przestanie ono istnieć wówczas, gdy myśliwiec zamiast na ziemię będzie mógł „lądować" na samolocie-nosicielu lecącym z prędkością nie mniejszą niż wynosi przeciętna prędkość lądowania. Takie właśnie lądowanie myśliwca na znajdującym się w locie TB-3 zademonstrował pilot doświadczalny W. Stiepanczonok. Po tym pokazie Wachmistrow postanowił ostatecznie skonstruować superszybki myśliwiec.

DOKOŃCZENIE NA STR. 8

garskiego Tabso, na lotniskach, w hotelach Sofii, Warny, Burgas, Złotych Piasków i Plowdiw znajdzie ślad „LOT-u". Nie ma plakatów, folderów, rozkładu lotów, proporczyków. Ale wszędzie tam widać prospekty przedsiębiorstw krajów socjalistycznych i kapitalistycznych. W okresie wzmożonego ruchu turystycznego w Burgas, Warnie i Złotych Piaskach urzędują przedstawiciele przedsiębiorstw lotniczych państw socjalistycznych (podobnie w Rumunii), pracownika LOT-u — brak.

Obecnie samoloty LOT-u łączą Warszawę z Sofią 3 razy w tygodniu. Latają z kompletem pasażerów. W Sofii brak jest jednak placówki LOT-u, co pasażerom przysparza nieraz kłopotów.

SAMOLOT MASOWYM ŚRODKIEM TRANSPORTU

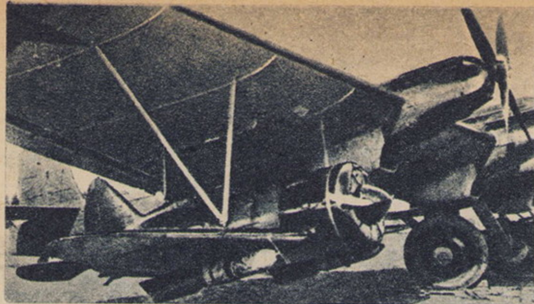
Samolot stał się w Bułgarii masowym środkiem transportu. Mały ten kraj posiada połączenia z 7 miastami. O bilet nieraz trudno, ale kiedy jest komplet pasażerów, podstawia się natychmiast samolot dodatkowy. I tak, przy frekwencji, do Warny odlatują IŁ-18 zawsze z kompletem pasażerów. 500 kilometrową trasę Sofia — Warna przebywają w 45 minut. Bułgarskie „Tabso" przewozi rocznie więcej pasażerów, aniżeli LOT. Latają chłopi, robotnicy, inteligenci. Normalnym widokiem jest pasażer — chłop, z kuferkiem lub tobołkiem, który czuje się w samolocie jak nasz chłop w autobusie PKS. Z małego miasteczka Gorna Orochowica odlatywali ze mną robotnicy tamtejszej fabryki, udający się na niedzielę do Sofii.

Bułgaria rozwija sieć linii zagranicznych. Uruchomiona ostatnio linia do Tunisu i Algieru służy m. in. bułgarskim fachowcom, którzy pracują w Afryce.

Porównanie rozwoju lotnictwa bułgarskiego z sytuacją w polskim ruchu krajowym wypada korzystniej dla Bułgarii, co dotyczy zarówno sieci połączeń, wyposażenia lotnisk, dworców lotniczych, przewozów. U nas samolot jest jeszcze luksusem, z którego korzystają głównie ludzie dobrze uposażeni, w Bułgarii — wszyscy.

Ale Bułgarzy rozumieją, że żaden środek lokomocji nie zastąpi obecnie samolotu.

EDMUND ORKISZEWSKI



Pod skrzydłem bombowca TB-3 podwieszony myśliwiec I-16. Pod skrzydłami myśliwca – dwie bomby po 250 kG. Taki właśnie zespół w roku 1941 zbombardował most.

I znów projekt spotkał się z aprobatą Tuchaczewskiego. Problem prędkości lotu bardzo go interesował. Tuchaczewski, jak wiadomo, miał wyraźnie sprecyzowany pogląd na kwestię wzrostu prędkości lotu. Wierzył też, że w perspektywie nastąpi rozwój silników odrzutowych. Decyzja Tuchaczewskiego na sprawozdaniu Wachmistrowa była bardzo lakoniczna: „Opracować konstrukcję ciągnika. W 1933 roku opracować konstrukcję superszybkiego myśliwca. Opracować projekt samolotu-nosiciela”.

Nowy wariant samolotu typu „Klucz” powinien był więc składać się z maszyn specjalnie w tym celu skonstruowanych. Zespół inżynierów pracował równocześnie nad konstrukcją superszybkiego myśliwca i samolotu-nosiciela. Projekt nosiciela zakładał możliwość lądowania na nim w powietrzu sześciu superszybkich myśliwców.

Wszystko układało się pomyślnie. Prace konstrukcyjne nad projektem samolotu-nosiciela były w pełnym toku, a myśliwiec zaczęto już nawet budować. Nagle jednak — całość prac została przerwana. Stało się to w związku z aresztowaniem marszałka Tuchaczewskiego. Niedokończony samolot zniszczono, a Wachmistrowowi nie pozostało nic innego, jak tylko kontynuować eksperymenty z maszynami typu „Klucz” wyprodukowanymi już przez przemysł lotniczy.

Należy podkreślić, że do tego czasu zespół opanował już unoszenie na bombowcu w powietrze pięciu myśliwców. Bombowiec unosił równocześnie dwa I—16, dwa I-5, a w powietrzu doczepiano jeszcze jeden nowoczesny wówczas myśliwiec typu „Z”, wyposażony w działka konstrukcji Kurczewskiego. Wkrótce jednak ograniczono liczbę myśliwców unoszonych w powietrze. Chodziło bowiem o to, że bardzo prosto i wygodnie było przymocowywać myśliwce pod skrzydłami bombowca, a niezwykle trudno na skrzydłach. Pozbywszy się kłopotu z pochłaniającym wiele czasu i wysiłku umieszczaniem myśliwców na skrzydłach, konstruktorzy opracowali jeszcze jedną wersję „Klucza”. Wersja ta przewidywała podwieszanie pod skrzydłami TB-3 tylko dwóch myśliwców I-16, ale za to pod skrzydłami każdego I-16 można było podwieszać dwie 250-kilogramowe bomby. I właśnie samoloty tego typu brały udział w zbombardowaniu wspomnianego mostu. Dwa „Klucze” już w pierwszym ataku zbombardowały most i pomyślnie wróciły na macierzyste lotnisko.

★

Burzliwy rozwój techniki rakietowej, zwłaszcza rakiet balistycznych spowodował, że dawniejsze osiągnięcia konstruktorów lotniczych poszły w zapomnienie. Ale sam pomysł podwieszania małych samolotów pod skrzydłami wielkich maszyn, a następnie odczepianie ich w powietrzu był nieraz stosowany w pracy doświadczalnej nad konstruowaniem szybkich samolotów bojowych. Tego rodzaju loty na samolotach doświadczalnych typu „X“ wykonywali również piloci amerykańscy.

Jeżeli jednak specjaliści amerykańscy wykorzystali ideę startu w przestworzach dla rozwoju lotnictwa, to uczeni i konstruktorzy radzieccy poszli znacznie dalej. Ogromnym wydarzeniem w rozwoju astronautyki było wysłanie radzieckiej stacji automatycznej startującej w kierunku Wenus po raz pierwszy z ciężkiego sztucznego satelity Ziemi.

Po fakcie takiego startu kosmicznego trudno się dziwić projektom budowy ogromnego kosmolotu dla 500—1 000 pasażerów, który miesiącami krążyłby na dużej wysokości wokół naszej planety. Okazuje się, że loty z dowożeniem pasażerów małymi aparatami latającymi na pokład tego fantastycznego statku-giganta byłyby szybsze i znacznie tańsze. Ale, nawiasem mówiąc, czas już kończyć. Niepostrzeżenie bowiem dla nas samych przeszliśmy od przeszłości do przyszłości, od spraw realnych do urzekającej fantastyki...

(Oprac. Elha)

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

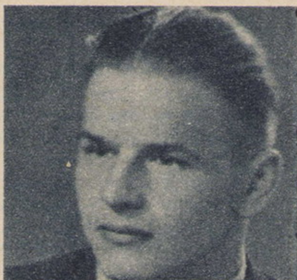
Pod redakcją IKARUSA

JÓZEF MŁOCEK

URODZIŁ się 10 lutego 1927 r. w Kaliszu, gdzie skończył szkołę podstawową i uczęszczał do liceum (ukończył 10 klasę). W czasie okupacji niemieckiej pracował w zakładach samochodowych „Orkan” w Kaliszu, początkowo jako uczeń, a później mechanik samochodowy.

Z lotnictwem zetknął się w 1938 r., będąc członkiem modelarni lotniczej w Kaliszu; w 1939 r. na zawodach okręgowych zajął 3 miejsce w kategorii modeli wolnolatających. Po wyzwoleniu założył w 1945 roku, jako członek komendy hufca harcerskiego, harcerską drużynę lotniczą, która m. in. odnalazła w rejonie Kalisza szybowiec typu „Wrona” (w 1947 r. został po odremontowaniu przekazany do IS w Bielsku) i usiłowała na nim latać.

Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1947 r. w Borowej Górze (podkat. „A”) i w Dąbrówce koło Łodzi (podkat. „B”), po czym dalej latał w Aeroklubie Ostrowskim. W międzyczasie był jednym z założycieli i potem członkiem zarządu Aeroklubu Ziemi Kaliskiej, który w sierpniu 1948 r. został połączony z Aeroklubem Ostrowskim. W latach 1948—1950 pełnił służbę wojskową (OSL Dęblin i Radom), latając cały czas sportowo w Aeroklubie Radomskim. W 1951 r. zdobył w Ostrowie Wlkp. srebrną odznakę szybowcową. Latał wówczas (1951—1952) w Aeroklubie Ostrowskim, a



pracował w Kaliskich Zakładach Samochodowych, jako zastępca szefa kontroli. W 1952 r. ukończył kurs instruktorów samolotowych w Centrum Wyszkolenia Lotniczego we Wrocławiu i pracował tam następnie pół roku jako instr. samolotowy. W latach 1953—1956 był szefem wyszkolenia Aeroklubu Ostrowskiego i instr. samolotowym. Od października 1956 r. do 1959 r. pełnił tę funkcję następnie w Szkole Szybowcowej w Lesznie, a od powstania tam Centrum Szybowcowego APRL pracuje w nim do chwili obecnej jako kierownik sekcji w wyszkoleniu.

W 1953 r. zdobył złotą odznakę szybowcową i obecnie posiada 2 diamenty do niej (wysokości i przelot docelowy 300 km). W międzyczasie brał udział jako pilot w centralnych pokazach z okazji Święta Lotnictwa i Święta Odrodzenia. 1952 r. (22 lipca) w Warszawie (na samolocie „Zlin-26” w układzie liter „ZMP”), 1957 r. w Warszawie (w trójce „Zlinów” i indywidualny pokaz akrobacji na „Zlinie-26”) oraz w 1961 r. w Warszawie i w Łodzi (prowadził romb 4 „Much-Standard”). Dwukrotnie startował w krajowych zawodach samolotowych: 1954 r. — Warszawa (5 miejsce na „Zlinie-26”), 1956 r. — Gliwice (11 miejsce na „Zlinie-26” w klasyfikacji ogólnej i 1 miejsce w akrobacji). Brał udział w obozach falowych w Jeżowie (w latach 1951 i 1954) oraz w badaniach fali tatrzańskiej (1957 r.). W 1962 r. brał udział jako pomocnik pilota na mistrzostwach szybowcowych Jugosławii. W tym samym roku był również członkiem ekipy Centrum Szybowcowego APRL w wyprawie do Szwecji, gdzie brał m. in. udział w międzynarodowych pokazach lotniczych w Karlstad (na „Musze-Standard”, częściowo na „Foce” i PZL „Gawron”).

Posiada następujące uprawnienia: instruktora szybowcowego i samolotowego I klasy, licencje zawodowego pilota samolotowego II klasy i mechanika obsługi naziemnej II klasy. Do połowy czerwca 1963 r. wylatał na samolotach 2 820 godzin (na 15 typach maszyn) i na szybowcach 560 godzin (14 typów).

(j.r.k.)

OLGIERD PASZYC

URODZIŁ się 5 lutego 1933 r. w miejscowości Ostrowy Górnicze, w powiecie Będzin. Szkołę podstawową ukończył w czasie okupacji na tajnych kompletach. Maturę uzyskał w liceum ogólnokształcącym w Sosnowcu (1950 r.).

Szkolenie szybowcowe rozpoczął w czerwcu 1949 r. w Goleszowie, gdzie uzyskał w kat. „B” pilota szybowcowego; dalsze szkolenie odbył w Aeroklubie Śląskim w Katowicach. W maju 1950 r. zdobył srebrną odznakę szybowcową. W latach 1950—1951 ukończył Centralną Szkołę instruktorów Szybowcowych w Bielsku (Aleksandrowice), po czym od grudnia 1951 r. pracował tamże jako instr. szybowcowy do końca 1952 r.; w międzyczasie odbył przeszkolenie w pilotażu samolotowym i uzyskał uprawnienia instruktorskie w tej dziedzinie.

W styczniu 1953 r. rozpoczął pracę w Aeroklubie Warszawskim, jako kierownik sekcji szybowcowej, a w 1954 r. pełnił tamże również funkcje instruktora samolotowego. Na pokazach z okazji Święta Lotnictwa w Warszawie (1954) demonstrował m. in. pokaz akrobacji w trójce „Zlinów” (wspólnie z mjr Łagoda i Z. Dudzikiem). W listopadzie 1954 r. rozpoczął służbę w lotnictwie wojskowym (OSL Dęblin), w którym przebywał do listopada 1957 r. Po powrocie z wojska objął funkcję instruktora szybowcowego i samolotowego w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach, gdzie pracował do 1959 r. W międzyczasie, w sezonie zimowym w latach 1957/58 i 1958/59, brał jako instruktor udział w badaniach fali tatrzańskiej w Nowym Targu. Od chwili utworzenia Centrum Szybowcowego APRL w Lesznie (1959) został tam zatrudniony jako kierownik sekcji w wyszkoleniu, pełniąc tę funkcję do chwili obecnej.

W latach 1953—1963 (z wyjątkiem 2 lat służby wojskowej) był pilotem holującym na Szybowcowych Mistrzostwach Polski. Brał także udział w badaniach fali na Węgrzech (1960) i w Jugosławii (1962 r.). W 1959 r. zdobył złotą odznakę szybowcową, a w 1961 r. odznakę diamentową (FAI nr 190). W 1960 r. ożenił się ze znaną szybowniczką Maksymilianą Czmielówną.



Posiada uprawnienia: instruktora szybowcowego i samolotowego I klasy, licencję pilota szybowcowego I klasy, pilota samolotowego II klasy i pilota samolotowego turystycznego I klasy. Do połowy czerwca 1963 r. wylatał na samolotach polskich, węgierskich, niemieckich i jugosłowiańskich (20 typów) 2 200 godzin, a na 28 typach szybowców 500 godzin.

W 1961 r. otrzymał tytuł Mistrza Sportu w szybownictwie.

(j.r.k.)

ALEKSANDER CICHOCKI (1900–1928)

URODZIŁ się 27 stycznia 1900 r. w Ciechanowie. W 1917 r. ukończył Korpus Kadetów w Rosji. Po zawarciu pokoju powrócił przez Konstantynopol do kraju i wstąpił do wojska polskiego. W latach 1921—1922 był uczniem Wielkopolskiej Szkoły Podchorążych Piechoty, którą ukończył jako oficer z przydziałem do 86 pp. W 1924 r. zgłosił się do lotnictwa i odszedł do Niższej Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, a następnie Wyższej Szkoły Pilotów w Grudziądzu. Po otrzymaniu w 1925 r. dyplomu pilota wojskowego został przydzielony do nowo uformowanego 11 pułku myśliwskiego w Lidzie (eskadra kpt. pil. Orlińskiego).



W październiku 1926 r. brał udział w pokazowym rajdzie polskich samolotów wojskowych do państw bałtyckich (Łotwa, Estonia i Finlandia). Kierownikiem zespołu był płk pil. Rayski (na Breguet XIX), a klucz maszyn myśliwskich stanowiły Spady 61. Trasa lotu: Wilno — Ryga — Tallin — Helsinki.

W 1927 roku został wyznaczony jako reprezentant polskiego lotnictwa myśliwskiego (wraz z płk Jerzym Kossowskim i kpt. Bolesławem Orlińskim) na zawody samolotów wojskowych w Szwajcarii. Odbyły się one w Zurychu (12—21.VIII) i były organizowane przez Aeroklub Szwajcarii. Zawody obejmowały: 1) Lot naokoło Alp o nagrodę kpt. Eckarda po trasie: Dubendorf — Thun — Bellinzona — Dubendorf (369 km); 2) Konkurs akrobacji; 3) Zawody w locie prędkościowym na 130 km. Samoloty Kossowskiego i Orlińskiego już przed rozpoczęciem konkurencji odpadły z powodu defektów silników. Pozostał Cichocki, który (na seryjnym, służbowym Spadzie) zdobył 20.VII w locie okrężnym drugie miejsce (1 h 45'35"). W konkursie prędkości zakwalifikował się 16.VIII do finału (20 współzawodników), a 21.VIII osiągnął w finale drugie miejsce (32'09"), wyprzedzając w ostatecznej klasyfikacji dwóch wojskowych pilotów szwajcarskich i jednego włoskiego. Dodać należy, że wynik Polaka mógłby być jeszcze lepszy, gdyby leciał na „Spadzie” z przestabilizowanymi płatami na prędkość. Cichocki wypożyczył jednak swą maszynę Orlińskiemu, który brał, aż do wieczora dnia poprzedzającego finał zawodów szybkościowych, udział w konkursie akrobacji (Orliński nie osiągnął punktowanego miejsca).

Zginął 1 maja 1928 r. w czasie lotu ćwiczebnego eskadry.

POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES

·LOT·

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

NR 18 ● SIERPIEŃ 1963

LINIA WARSZAWA—KAIR

OD 17 czerwca bieżącego roku w każdy poniedziałek odlatuje z warszawskiego lotniska ciężko załadowany Iliuszyn-18 Polskich Linii Lotniczych LOT. Maszyna ląduje w Wiedniu, następnie zaś w Atenach, by po 8-godzinnej podróży (wliczając w to już dwa prawie godzinne postoje) wylądować w odległym o 3 280 kilometrów Kairze. W każdy wtorek odbywa się lot powrotny.

Ten najnowszy szlak LOT-u, a jednocześnie najdłuższe jego połączenie międzynarodowe, jest pierwszą po wojnie linią sięgającą poza granice naszego kontynentu. Jej otwarcie oznacza powrót na tradycyjne szlaki polskiej komunikacji powietrznej; przed 1939 rokiem polskie samoloty obsługiwały linię z Warszawy przez Lwów, Bukareszt, Saloniki i Ateny do Lyddy w Palestynie oraz Bejrutu na terenie ówczesnej Syrii.

Linia Warszawa—Kair jest pierwszym etapem planowanego szlaku do krajów Środkowego, a w przyszłości i Dalekiego Wschodu. Nie jest również wykluczone jej odgałęzienie do Środkowej i Wschodniej Afryki.

Dane statystyczne i wieloletnie doświadczenia wskazują, iż nowo otwarte linie mają zwykle w pierwszym okresie swego istnienia pewne trudności ze zdobyciem pasażerów. Połączenie z Warszawy do Kairu okazało się pod tym względem szczęśliwe. Podczas pierwszych trzech rejsów przewieziono 338 osób, przy czym do i z Kairu przewieziono 93 osoby.

Te pomyślne perspektywy mają znaczenie tym większe, że w planach na przyszłość przewiduje się oferowanie do końca br. na tym szlaku zdolności przewozowej rzędu 2.200 tysięcy tonokilometrów.

ЛИНИЯ ВАРШАВА—КАИР

С 17 июня текущего года в каждый понедельник отлетает с варшавского аэродрома тяжело загруженный Илюшин-18 Польских авиационных линий ЛЕТ. Машина приземляется в Вене, потом в Афинах, чтобы после 8-ми часов полёта (включая в это два простоя, почти по 1 часу каждый) приземлиться в отдалённом о 3.280 километров Каире. В каждый вторник — обратный полёт.

Эта новейшая линия ЛЕТ-а, одновременно его длиннейшая международная связь, является первой после войны линией, выходящей за пределы нашего континента. Открытие её обозначает возврат к традиционным линиям польского воздушного сообщения. До 1939 года польские самолёты обслуживали линию из Варшавы, через Львов, Бухарест, Салоники и Афины в Лидду в Палестине, а также Бейрут на территории тогдашней Сирии.

Линя Варшава — Каир — это первый этап планированной линии в страны Среднего, а в будущем и Дальнего Востока. Возможно также ответвление этой линии в Среднюю и Восточную Африку.

Статистические данные и многолетние опыты показывают, что новооткрытые линии обычно в первый период существования встречаются с затруднениями в привлечении пассажиров. Линия Варшава — Каир оказалась в этом отношении счастливой. Во время трех первых полётов перевезли 338 человек, при чем до и из Каира — 93 человек.

Эти положительные перспективы имеют значение тем больше, что в планах на будущее на этой линии предвидена до конца текущего года транзитная способность 2.200 тысяч тоннокилометров.

WARSAW—CAIRO

COMMENCING June 17-th Polish Airlines LOT will operate an Il-18 service from Warsaw to Cairo every Monday. After eight hours (including almost two hours stop-over time) and scheduled stops at Vienna and Athens the flight lands at Cairo, 3280 km away. The return flight departs Cairo airport every tuesdy morning.

This latest service is also LOT's longest international route and its first postwar line beyond Europe.

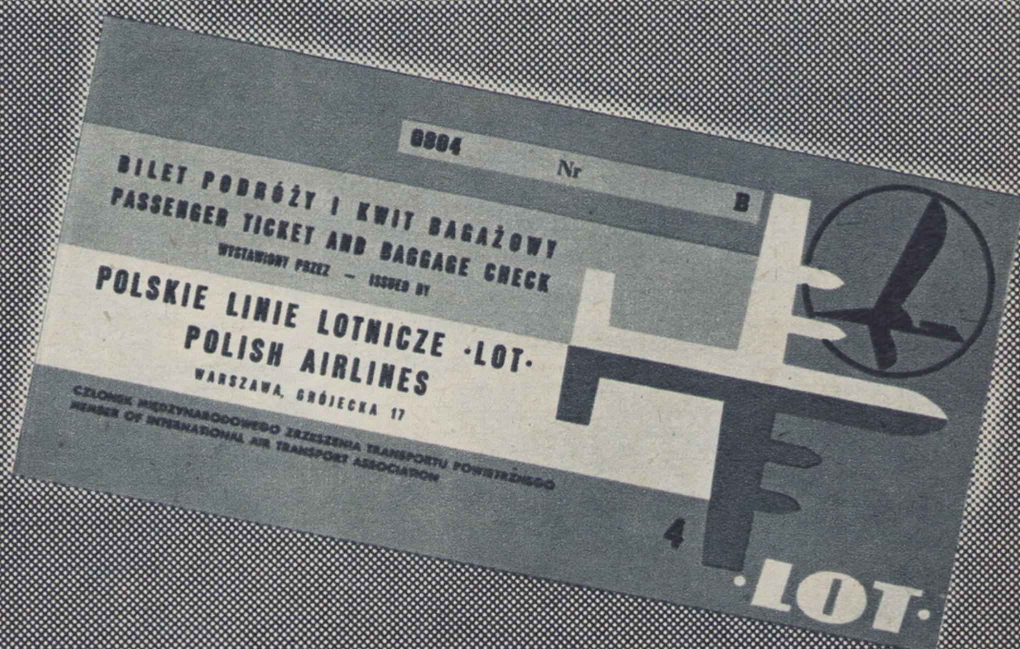
The inauguration of LOT's Cairo service marks Poland's comeback to her traditional commercial air routes. Before the outbreak of the second World War in September 1939 LOT operated regular service from Warsaw via Lwow, Bucharest, Salonika and Athens linking directly Lydda in Polestine and Beiruth in Liban.

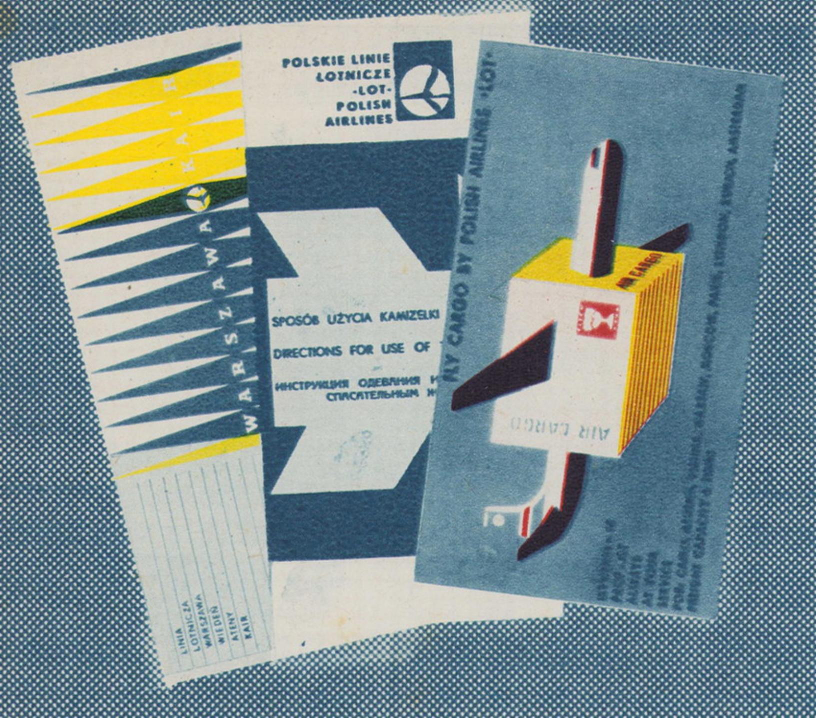
The Warsaw—Cairo service is the first stage of the planned extension of LOT's services to the Middle — and in future— Far East. Extended services to Central and East Africa ex Cairo are also under consideration.

It is generally known, that new air services usually experience some difficulty with attracting passengers in their early stage. The Warsaw—Cairo service has, however, been fortunate. The first three flights had carried 338 passengers, of whom 93 were carried all the way to Cairo.

Basing its operational plans on this encouraging start LOT hopes to reach a capacity of some 2.200 tonokilometers on the Cairo route for the year ending.

Tak wygląda bilet podróży i kwit bagażowy PLL LOT.





Otwarcie każdego połączenia lotniczego poprzedza zawsze wytężona działalność reklamowa i akwizycyjna. W tym wypadku była ona skromniejsza, gdyż ostateczna decyzja, co do uruchomienia linii Warszawa — Kair zapadła wkrótce przed lotem inauguracyjnym. Tym niemniej, z tej okazji LOT wydał cały szereg druków, ulotek i listów informujących biura podróży, agencje turystyczne i przedsiębiorstwa handlowe w kraju i za granicą oraz nasze placówki dyplomatyczne o możliwościach przewozowych na tym szlaku. Wydrukowano również w trzech językach instrukcję użycia kamizelki ratunkowej, które w myśl przepisów IATA należeć muszą do wyposażenia samolotów podczas dłuższych przelotów nad morzem.

K U



Kapitan Wiesław Wiszniewski pilotował Iła—18 podczas odpowiedzialnej wyprawy — tzw. lotu technicznego do Kairu, przeprowadzonego na dwa tygodnie przed uruchomieniem linii. Była to swego rodzaju próba generalna. Na zdjęciu kpt. Wiszniewski opowiada dyrektorowi PLL LOT inż. J. Zwierzyńskiemu o swych wrażeniach z tego przelotu.

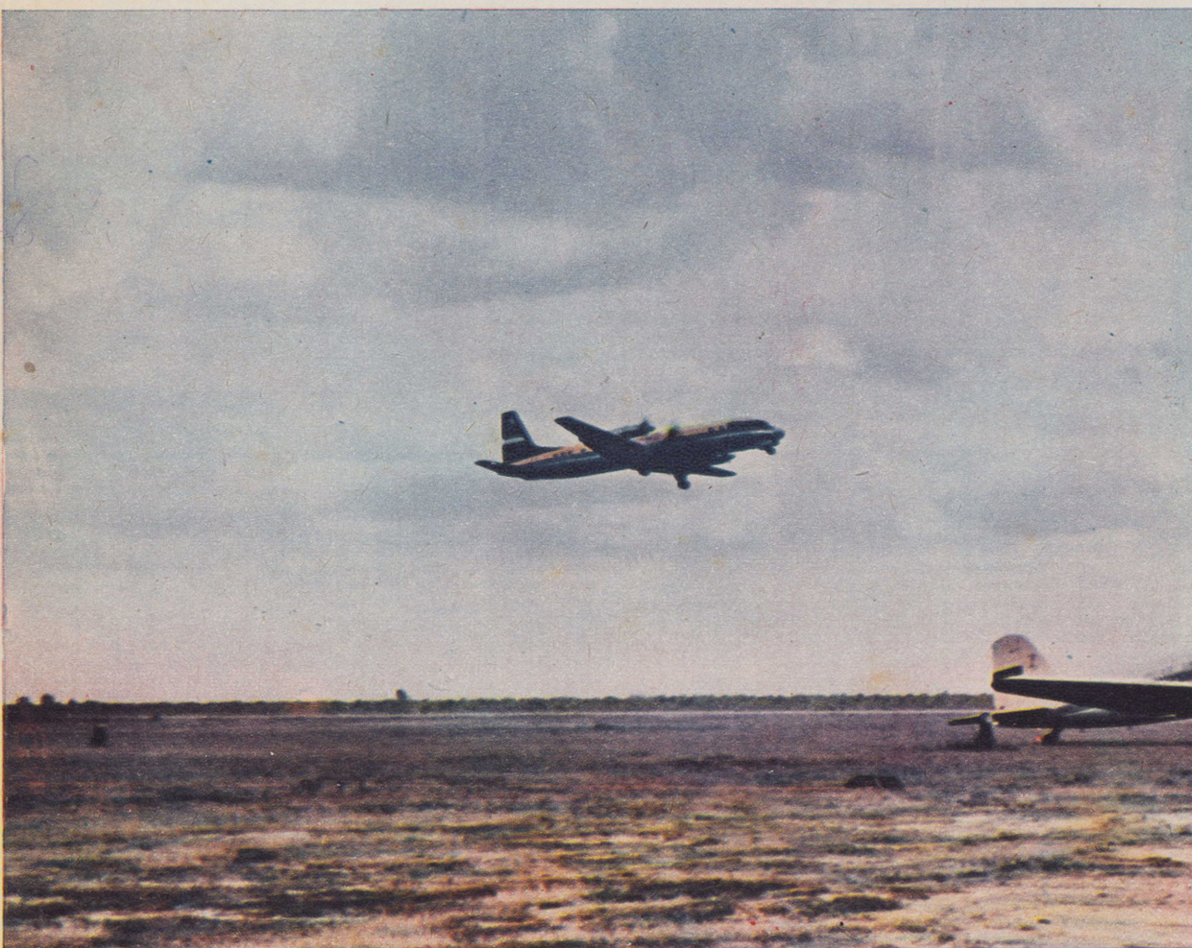
Kamera naszego fotoreportera uchwyciła moment wsiadania ostatnich pasażerów na pokład przed odlotem pierwszej rejsowej maszyny Polskich Linii Lotniczych LOT z Warszawy poprzez Wiedeń i Ateny do Kairu (zdjęcie wyżej).



Inauguracyjny lot na przeszło 3000-kilometrowym szlaku był niemałym wydarzeniem w historii LOT-u. Przedstawiamy tu jego bohaterów. Do kabiny wchodzą kolejno: nawigator Mieczysław Markow, stewardessy — Milada Stoczkowska, Maria Skoczylas i Krystyna Szymańska, I pilot Wiesław Wiszniewski, II pilot Florian Kortus oraz radiooperator Władysław Ilnicki (zdjęcie z lewej).

Zdjęcia: Z. Jóźwiak (6) i J. Wolniewicz (1)

PIRAMIDOM





I wreszcie historyczna chwila: Iliuszyn—18 SP—LSA oderwał się 17 czerwca o godzinie 11.40 od pasa startowego na warszawskim lotnisku Okęcie, by wyruszyć w pierwszą podróż do Afryki. (zdjęcie wyżej).

„Powoli, spokojnie, proszę się nie tłoczyć" — nowa linia LOT-u cieszy się od początku nadspodziewaną frekwencją, zwłaszcza wśród cudzoziemców. Wystarczy powiedzieć, że podczas drugiego rejsu, Il-18 odleciał wyładowany do ostatniego miejsca, co przecież nie tak często zdarza się, jeśli chodzi o samoloty tej pojemności.

„Wyłączyć silniki!". Pierwsza podróż jest skończona. Widzimy tu powrót z pierwszego rejsu (zdjęcie niżej).



Egipt leży na skrzyżowaniu ważnych szlaków powietrznych, w newralgicznym punkcie euro - afro - azjatyckiego systemu komunikacji lotniczej. W Kairze posiadają swe przedstawicielstwa aż 32 linie lotnicze z Aeroflotem, Air France, Air India, BOAC, KLM, Pan-American, SAS, i TWA na czele. LOT, korzystający tu z gościnności egipskich United Arab Airlines, znalazł się więc w wysokim towarzystwie (zdjęcie niżej).





KRONIKA



W czerwcu br. minęły 2 lata od uruchomienia pierwszej na gruncie amerykańskim placówki PLL LOT w Nowym Jorku. Oto co pisze o naszym przedstawicielu w USA, p. Atnonim Czarnocie, korespondent „Życia Warszawy".

„Nie brakuje go w żadnym większym skupisku polonijnym, na imprezach biur podróży, na zjazdach organizacji turystycznych. Najtrudniejsze zadanie, czyli dotarcie do rozsianych po tym ogromnym kraju agencji podróży, zajęło mu prawie 2 lata, ale też rezultaty są trwałe i cenne. W ogóle styl pracy placówki, godnie wspierany przez centralę w Warszawie, jest przykładem dobrej roboty".

Na zdjęciu: „dwuletni" jubilat (ten z prawej) omawia z dyrektorem i wydawcą pism „Travel Agent" i „Interline Reporter" plan kampanii ogłoszeniowej LOTu na terenie USA.



Amerykańscy dziennikarze coraz chętniej i liczniej przybywają do Europy wschodniej. Na zdjęciu: zamorscy goście przylecieli polskim Iłem-14 z Pragi do Warszawy, jako do kolejnego etapu podróży.

Znany aktor amerykański polskiego pochodzenia, Mitchell Kowal, którego oglądaliśmy niedawno na naszych ekranach w zabawnym filmie „Jadą goście, jadą", jest zapalonym entuzjastą Polskich Linii Lotniczych LOT. Ostatnio nadesłał nam swoją karykaturę z dedykacją: „Mojej ulubionej w Europie linii lotniczej życzę pomyślności".



DŁUGIE NOGI

Jugosłowiańskie linie lotnicze JAT uruchomiły w czerwcu nowe połączenie na trasie Belgrad — Warszawa — Kopenhaga. Na zdjęciu przedstawiciele JATu i LOTu na tle jugosłowiańskiej Caravelli, która zatrzymała się na warszawskim „postoju".





Przewodniczący brytyjskiej Labour Party p. Harold Wilson, najmocniejszy kandydat na przyszłego premiera, w drodze powrotnej z Moskwy do Londynu zatrzymał się na parę dni w Warszawie. Na zdjęciu: p. Wilson (z walizką i płaszczem na ręku) w otoczeniu delegacji brytyjskiej i przedstawicieli władz polskich na lotnisku warszawskim.

Ostatnio bawili w Polsce przedstawiciele rządu Federacji Nigerii: minister Transportu i Lotnictwa p. Raymond Amanze Njoku i minister Finansów p. Festus Okotie Eboh. Na zdjęciu z lewej: egzotyczni ministrowie opuszczają pokład naszego Iła—18.







Zgodnie z zapowiedzią daną w 17 numerze LOT Nowin p. Irmgard Brzozowska, stewardessa PLL LOT demonstruje wzorcowy mundur letni, zaprojektowany przez p. Jadwigę Grabowską i uszyty przez Modę Polską. Na zdjęciach wyżej: dwie wersje mundurka: galowa, przeznaczona dla celów reprezentacyjnych i robocza, do pełnienia obowiązków „gospodyni" na pokładzie samolotu.

Zdjęcia: M. Kobrzyński (5), CAF, arch LOT (2), Z. Jóźwiak.



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 226, tel. 22 40 73. Redaktor odpowiedzialny: JANUSZ KOBIELA

Wkładka do nru 31 (630) z 4. VIII. 1963 r. tygodnika „Skrzydlata Polska".

Doświadczenia z II Ogólnopolskich Zawodów Modeli Rakiet

DOŚWIADCZENIA sumuje się dość długo, mimo że czas przeznaczony na ich zebranie wydaje się niepomiernie krótki. Organizacyjnie impreza na Pustyni Błędowskiej była wzorowo przeprowadzona i jeśliby mogły nasuwać się jakieś wnioski, najsłuszniejsze wyciągną na pewno gospodarze zawodów.

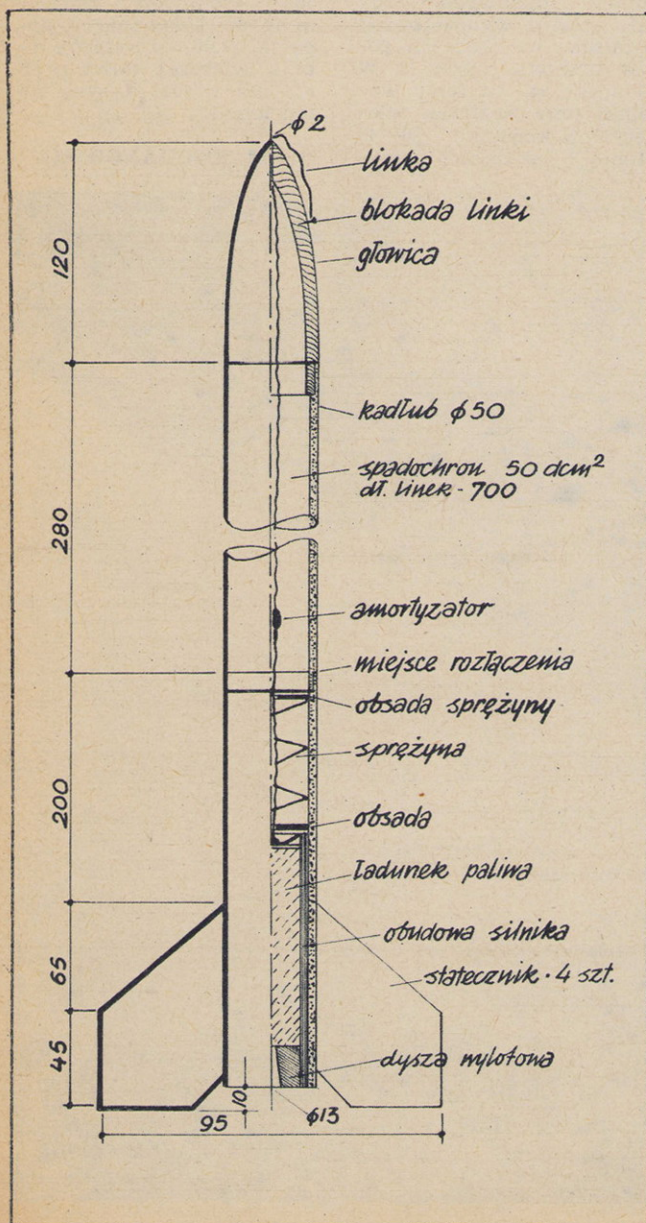
Jeśli chodzi o rakiety, to w roku bieżącym wyróżniały się znacznie staranniejszym opracowaniem konstrukcyjnym, mimo iż rewelacji nie zaobserwowano. Wszystkie zatem modele, a szczególnie pochodzące z pracowni w Chełmku i Kwidzyniu, były konstrukcjami dojrzałymi, choć nie umiano sobie poradzić z silnikami o dużej pojemności ładunków w kategorii seniorów. Stąd też zarówno wyniki jak i loty juniorów były znacznie lepsze. Doszukiwać się przyczyny licznych niepowodzeń seniorów można wyłącznie w braku doświadczenia budowy dużych silników. Były one po prostu kopią małych silników kliszowych z nieporadnymi drewnianymi dyszami, podczas gdy wielki ładunek wymaga specjalnego opracowania procesu spalania i dostosowania właściwej dyszy (z metalu lub tworzyw sztucznych). Mechaniczne powiększenie rozmiarów ładunku paliwa i silnika nie mogło dać konkretnych wyników. Autorzy regulaminu, podobnie jak wykonawcy silników, sądzili w dobrej wierze, iż zwiększona objętość da większy ciąg. Błąd nie polegał tylko na rozumowaniu. Polegał mianowicie na braku doświadczeń praktycznych na hamowni. Gdyby najpierw zbudowano prototyp wielkiego silnika, szczegółowo go przebadano i opublikowano charakterystykę, wskazując na osobliwość eksploatacji, to mniej byłoby niepowodzeń na starcie. Aby uwag powyższych nie dedykować bezosobowo, trzeba wskazać w tym miejscu na Wydział Modelarski APRL, który opracowanie i zbadanie silnika powinien po prostu zlecić Doświadczalnemu Ośrodkowi Rakietowemu w tymże samym APRL.



Nie zawsze starty były zadowalające, szczególnie w kategorii seniorów. Oto przykład nieprawidłowego toru lotu wywołanego niewspółosiowym zabudowaniem silnika lub skrzywieniem usterzenia. Fot: P. Elsztein (4)



Rurkowa wyrzutnia modelarzy z Kwidzynia. Rakieta ma zaczep i prowadzona jest w wycięciu prowadnicy. Konstrukcja bardzo prosta i skuteczna w działaniu. Z prawej kierownik kwidzyńskiej modelarni F. Synakiewicz.

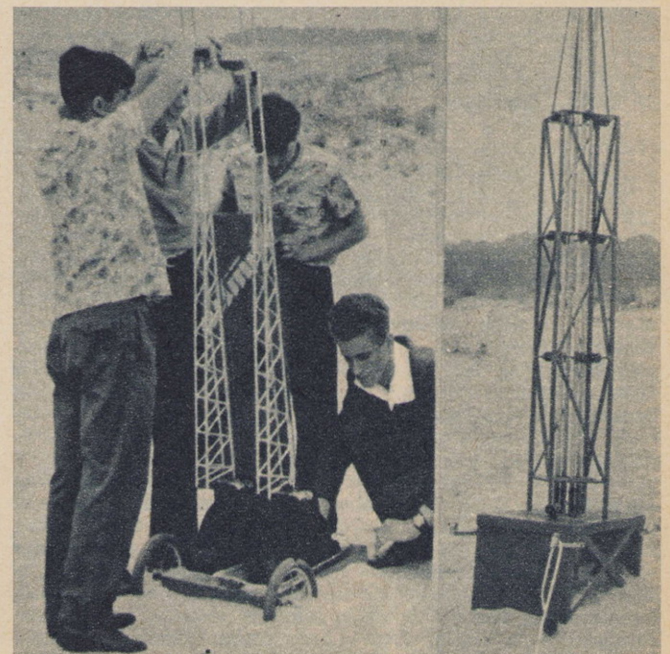


Wydaje się oczywiste, że właśnie krakowski DOR jest ku temu jak najlepiej przygotowany. Proponowałbym nawet, aby wszelkie przedsięwzięcia rakietowe, modelarskie i inne były atestowane w DOR, gdyż — jak wiadomo — nie mamy innej placówki, która mogłaby się zająć tymi na pozór tylko drobnymi „modelarskimi" sprawami. Zagadnienie jest niezwykle poważne i od właściwego pokierowania zainteresowaniami naszych młodych rakietników zależeć może rozwój techniki rakietowej w Polsce. Nie chodzi w tym przypadku o wspomnianą imprezę ale o małe rakietnictwo, jako takie w całości.

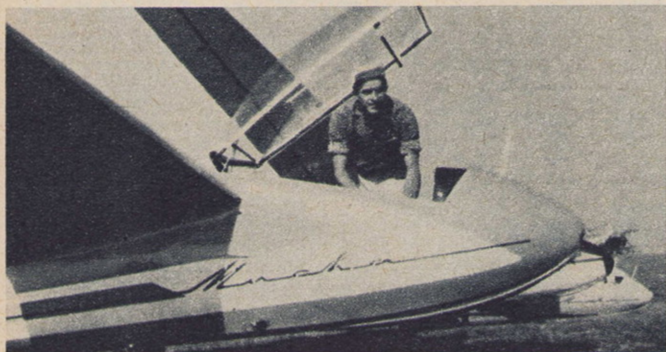
Wspominając o regulaminie warto jeszcze dorzucić wniosek, aby oprócz konkurencji wysokościowej wprowadzić konkurencję czasową, podobnie jak to praktykuje się w ZSRR. Nie zawsze bowiem warunki pogodowe pozwalają na ścisły pomiar. To jednak nie wszystko: konkurencja czasowa zmusza po prostu konstruktora rakiety do zaprojektowania jak najdoskonalszego systemu sprowadzania rakiety na ziemię przy użyciu nie tylko spadochronów. I to chyba był największy „niedosyt" tegorocznych zawodów — brak wymyślnej mechanizacji i automatyki, ważnych atrybutów nowoczesności. Już obecnie sam udany start małej rakiety nawet na kilometrową wysokość nie jest przedsięwzięciem skomplikowanym, ani atrakcyjnym. Stąd też konieczność zwrócenia uwagi na wyposażenie (przykłady znajdą Czytelnicy w sprawozdaniu z zawodów w Silikatnaja w ZSRR) naszych rakiet i dokonanie odpowiednich zmian regulaminu.

Spośród licznych rodzajów rakiet startujących na II OZMR podajemy obok szkic modelu typu „Chełmek-SENIOR". Siedem rakiet tej konstrukcji mieli modelarze Aeroklubu Krakowskiego. Kadłub z dwóch warstw sklejonego kartonu zaopatrzony był w głowicę drewnianą, drążoną. Usterzenie sklejkowe. Całość gładko lakierowana w barwach czerwonych. W przedniej części kadłuba mieścił się spadochron wyzwalany po spaleniu się ładunku przy współdziałaniu napiętej sprężyny stalowej rozdzielającej połówki kadłuba mniej więcej w 50% jego długości. Silnik o grubej kartonowej obudowie zaopatrzono w drewnianą zatyczkę z wywierconą w niej stożkową dyszą wylotową. Bliższe szczegóły widoczne są na szkicu zdjętego z oryginalnego modelu konstrukcji Zbigniewa Matlaka, kierownika modelarni w Chełmku.

P. E.



Dwuprowadnicowa wyrzutnia modelarzy z Chełmka. Podstawę zamocowano do dwóch małych kółek, które ułatwiają transport — oczywiście nie po pustynnym piasku! Obok — wyrzutnia modelarzy ze Skarżyska.



Autor artykułu, pilot szybowcowy Aeroklubu Gdańskiego, Marek Kochanowski. Foto: H. Kucharski

TRÓJKĄT 300 km W GDAŃSKU

W dniu 21. V. 63 r. nad lotniskiem w Gdańsku-Wrzeszczu zapanowała piękna pogoda cumulusowa z termiką naniesionowypracowaną. Wiał słaby wiatr SW 10—15 km/h. Piloci Olgierd Olszewski i Kazimierz Gorzkiewicz na szybowcach „Mucha-Standard" i Marek Kochanowski na „Jaskółce" wybrali się na przelot docelowo-powrotny do Inowrocławia (360 km). Warunki były bardzo dobre, podstawa chmur 2 100 m, a wznoszenia 3—4 m/sek. Mimo optymistycznych horoskopów przeloty tego dnia skończyły się dosłownie u bram Gdańska. Przyczyną niepowodzeń było zjawisko bryzy morskiej. Najbliżej lądował Olszewski (Pruszcz Gdański) — 16 km od celu, a Gorzkiewicz i Kochanowski usiedli za Stargardem przelatując po 320 km. Trzeba stwierdzić, że bryza w tym dniu sięgała wyjątkowo daleko, bo aż 65 km w głąb lądu.

Myślę, że z wysokości podstawy chmur 2 200 m na „Foce" ze 65 km chyba by się przeleciało. Ale o tym na razie możemy tylko marzyć, bowiem w Aeroklubie Gdańskim mimo obietnic trwających już około dwóch lat nie ma do tej pory szybowca wysokowyczynowego. Tak się składa, że trzy Aerokluby: Gdański, Słupski i Szczeciński leżąc na krańcach Polski mają dogodne położenia do wykonywania przelotów dalekodystansowych. I tak na przykład z Gdańska po małym odholowaniu przy wietrze północno-zachodnich można by pokusić się o pokonanie trasy 710 km Rozewie — Ustrzyki Dolne w docelu, oczywiście wszystko jeszcze w granicach Polski (na szybowcu jednomiejscowym i dwumiejscowym). Co prawda na „Jaskółce" i „Standarcie" byłyby pewne trudności, ale na „Foce" jest to całkiem realne. Ze Szczecina i Słupska długość trasy w ten sam zakątek Polski wyniesie kilkadziesiąt kilometrów więcej.

Dzień 24 czerwca 1963 r. na długo utrwali się w pamięci szybowników Aeroklubu Gdańskiego. W tym dniu Kazimierz Gorzkiewicz, Ignacy Sawczukiewicz na „Muchach Standard" i Marek Kochanowski na „Jaskółce" polecieli na trasę trójkąta 356 km Gdańsk — Olsztyn — Grudziądz — Gdańsk. W pasie przybrzeżnym warunki termiczne były słabe. Wiał silny wiatr zachodni 20—35 km/h. Podstawa chmur wynosiła 1 100 metrów, a średnie wznoszenia 1,5 m/sek. Dopiero od Olsztyna warunki radykalnie poprawiły się i nawet 5-cio metrowe kominy nie należały do rzadkości. Podstawa chmur też zdecydowanie powędrowała do góry.

W tych warunkach można by sądzić, że z dolotem do Gdańska nie będzie kłopotu, bowiem przy silnym wietrze zachodnim nie powinno być bryzy. Na nieszczęście po południu wiatr osłabł i powstała bryza. Jedynym szczęściarzem był Gorzkiewicz, któremu udało się oblecieć trójkąt z prędkością 62 km/h. Mnie wydawało się, że mam pewny dolot, bowiem nad Stargardem (50 km od mety) miałem 2 100 m i wiatr tylno-boczny 20 km/h. Jednak znowu bryza dała znać o sobie i nie sądzone było mi w tym dniu dolecieć do celu. Musiałem lądować dosłownie u bram Gdańska. Pilot Sawczukiewicz po przeleceniu około 250 km wylądował w rejonie Lisich Katów. Trzeba podkreślić, że **trójkąt 356 km wykonany w tym dniu przez kolegę Gorzkiewicza jest pierwszym w historii AGd trójkątem wykonanym w Gdańsku.** Gratulacje. Z pewnością na „Foce" uzyskalibyśmy o wiele lepsze wyniki. Dlatego pozwolę sobie zaapelować **do Zarządu Głównego Aeroklubu PRL: sekcja szybowcowa Aeroklubu Gdańskiego prosi o umieszczenie w najbliższym rozdzielniku jednej „Foki" dla Gdańska.**

Kilka uwag na temat bryzy morskiej. Piloci, którzy nie latali na wybrzeżu, nie spotykali się z tym ciekawym zjawiskiem. Bryza jest, jak wiadomo, wiatrem wiejącym w dzień od morza w głąb lądu i w nocy na odwrót. Powstanie bryzy warunkuje przede wszystkim nagrzanie słoneczne, kierunek i prędkość wiatru oraz w mniejszym stopniu inwersja. Gdy wiatr wieje z kierunku morza w głąb lądu — na pewno wiadomo, że będzie silna bryza i to wcześnie — 9-ta, 11-ta rano i zależnie od pory roku sięga nawet do 100 km. W przypadku wiatrów wiejących wzdłuż brzegu morskiego i od lądu bryza powstaje znacznie później — 10-ta, 18-ta i nie jest silna. Przy wiatrach powyżej 6—10 m/sek. wiejących z lądu nie powstaje w ogóle, ale wykonanie przelotu w tych warunkach jest trudne, bowiem wtedy właśnie dobre warunki termiczne są nad morzem. Przy wiatrach wiejących od morza termika jest tylko od chwili powstania bryzy. Na przelot można odejść z lotniska przed powstaniem bryzy i lecieć w głąb lądu. Jednak powrót na lotnisko jest bardzo trudny, a często niemożliwy. Bryza gasi wszelką termikę do tego stopnia, że w powietrzu powyżej 200—300 m jest „masło". Wiele razy latałem na końcu bryzy, tzn. w miejscu dokąd bryza sięga w głąb lądu. Występują tutaj słabe wznoszenia rzędu 0,1—0,3 m/sek. na dużym obszarze wzdłuż całego końca bryzy. W tym rejonie cumulusy są bardzo anemiczne i poszarpane o niskiej podstawie. Parę kilometrów dalej pułap jest wyższy o paręset metrów i wznoszenia normalne, tzn. takie jak nad całym terytorium kraju.

Dla przykładu. W dniu 21. V. 63 bryza sięgała 50 km w głąb lądu, a na jej skraju występowały strzępki cumulusów o podstawie 1 500 m i wznoszeniach 0,5 m/sek., a już 5 km dalej pułap wynosił 2 250 m i wznoszenia średnio 2,5—3,5 m/sek.

Jedyne praktyczne wykorzystanie bryzy widzę w lotach żaglowych. Gdy siła wiatru wynosi ponad 6 m/sek., na zboczach górek powstaje żagiel. W Gdańsku są ku temu warunki przy wiatrach wiejących z kierunku 20—40 stopni i prędkości powyżej 15 km/h. Nad pasmem górek wzdłuż wybrzeża Zatoki Gdańskiej występuje wówczas bryza-żagiel sięgający do 800 metrów wysokości. Wznoszenie maksymalne do półtora m/sek. występujące na wysokości 200—300 m i zanika w miarę wzrostu wysokości. Warto dodać, że średnia wysokość górek wynosi około 30 m nad poziom lotniska. Najdłuższy lot, który wykonałem w takich warunkach z lotniska w Gdańsku, trwał około 8 godzin.

W czasie tego lotu latałem od Gdańska do Gdyni, dalej nie odchodząc ze względu na małą wysokość. W tym roku już kilkakrotnie latałem w tym samym rejonie, ale nie wyżej jak 500 m. Wykorzystanie bryzy jest możliwe jednak dość rzadko, przeciętnie 4—6 razy w ciągu jednego sezonu. W zimie bryza prawdopodobnie nie występuje. Inna rzecz, że nie były w tym okresie wykonane żadne próby. Jeszcze rzadziej występuje bryza wieczorno-nocna. Rejonem jej jest brzeg morski. Zasięg wznoszeń stwierdziłem do 1 200 m, przy czym były one rozległe i spokojne o prędkości do 3 m/sek. Zapadające ciemności zmusiły mnie do lądowania o godzinie 21.00. Ze względu na brak większej ilości prób nie ma więcej danych na ten temat.

M. KOCHANOWSKI



Lot nad morzem szybownika amerykańskiego. Foto: „Soaring"

CHCEMY ABY NASZE CZASZE BYŁY NIE TYLKO CZYSTE — BIAŁE ALE I BAJECZNIE KOLOROWE

POCZĄWSZY od ubiegłego roku zaczęły napływać do naszej redakcji niepokojące wiadomości o pogarszającej się sytuacji w naszym sporcie spadochronowym. Zresztą utwierdziły nas w tym przeprowadzone rozmowy tak z działaczami jak i z instruktorami spadochronowymi. Sytuację pogarszał fakt, że Komisja Spadochronowa APRL przestała de facto istnieć. Wobec braku społecznej kontroli ze strony Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL nad sportem spadochronowym APRL można było spodziewać się dalszego pogarszania sytuacji. Tym bardziej, iż od stycznia 1962 r. do chwili obecnej Zarząd Główny Aeroklubu PRL nie wykazał zainteresowania, aby Komisja Spadochronowa APRL wznowiła swoją działalność — nie mówiąc już o tym, iż ZG nie zapoznał się z opiniami członków komisji co się dzieje w tej dyscyplinie sportu.

Tak więc wobec wielu faktów przemawiających na niekorzyść rozwoju sportu spadochronowego APRL, wobec braku Komisji Spadochronowej PRL na posiedzeniach, podczas których osoby zainteresowane prawidłowym rozwojem sportu spadochronowego mogłyby się wypowiedzieć, postanowiliśmy użyczyć łamów „Skrzydlatej" na publikację kilku wybranych artykułów będących w posiadaniu redakcji, a oświetlających pewne elementy sytuacji w sporcie spadochronowym.

W ten sposób publikowane artykuły pt. „Na tropach brudnych czasz" w numerach 15, 18, 20, 22 i 24 naszego tygodnika z br. stały się pewnym, dość istotnym zresztą sygnałem, iż nie najlepiej dzieje się w naszym sporcie spadochronowym, w sporcie, który rozwijany w ubiegłych latach dość intensywnie, miał pełne szanse stania się — obok szybownictwa — silną dyscypliną lotnictwa sportowego, w której to nasi skoczkowie mogli z powodzeniem zajmować czołowe miejsca nie tylko w klasyfikacji męskiej, ale i kobiecej, tak w zakresie wyczynów (np. rekordy) jak również w zawodach międzynarodowych i mistrzostwach świata.

Szczególnie ostatnie lata są jaskrawym tego przykładem, że nasi najlepsi sportowcy, którym stwarzano możliwie dobre warunki przygotowania się do zawodów — na zawodach międzynarodowych lub mistrzostwach świata, uzyskiwali wyniki nieproporcjonalnie małe w porównaniu do ich możliwości zawodniczych. Trudno sobie wyobrazić, aby mieli oni na szeregu zawodach ciągle przysłowiowego pecha. Wydaje się, że wina tkwi w nieprawidłowo prowadzonych przygotowaniach (treningu). Przy tej okazji należy dodać, iż najlepsze wyniki zdobywały dla polskich barw kobiety-zawodniczki, którymi na ogół mało się interesowano w sensie wyczynowo-sportowym, jak również nie przykładano większej uwagi do uzyskania przez nie lepszych miejsc na zawodach lub mistrzostwach świata. Gdyby było większe zrozumienie dla drużyny kobiecej, moglibyśmy się dzisiaj chlubić nie tylko pięknymi rekordami, ale tytułami mistrzowskimi i wicemistrzowskimi na skale światową, tak w klasyfikacji indywidualnej jak i drużynowej.

W zainicjonowanej przez nas dyskusji głos zabierali: **RC** („Trzeba wyprać"), Mistrz Sportu — **Witold Tracz** („O duże S dla sportu spadochronowego"), **Lech Jeske** — rekordzista spadochronowy („Sport wyczynowy"), **Waldemar Salach** — technik technolog („Uwagi o CWSpad"), Mistrzyni Sportu — **Romana Skatulska** („Głos w dyskusji"), Mistrzyni Sportu — **Maria Wojtkowska** („Czy spadochronowy sport wyczynowy w Polsce istnieje?"), Spadochronowa Mistrzyni Polski — **Maria Puchar** („W sprawie obozów i zawodów"), **Leszek Bobowski** („List do Waldemara Salacha"). Wszyscy ci autorzy starali się w swych wypowiedziach motywować uwagi na temat sportu spadochronowego pod adresem ludzi nim kierujących lub w nim pracujących. Wysunęli oni sporo istotnych wniosków, w wielu przypadkach słusznych, które — naszym zdaniem — winny być jak najszybciej rozpatrzone. Za odwagę stawiania spraw należy się im niewątpliwie uznanie, chociaż nie podzielamy wszystkich poglądów wyrażonych przez nich w publikowanych artykułach. Było w nich zapewne dużo goryczy, ale i z pewnością wiele akcentów osobistych.

Z obszernego materiału, znanego redakcji, wybraliśmy tylko niektóre wypowiedzi. Trzeba przy tym stwierdzić, że dyskusja miała charakter jednostronny: zabrakło w niej głosów z terenu (spoza Warszawy), jak również głosów polemicznych i przeciwnych postulatom poruszanym w artykułach. Szkoda, że na ten temat nie wypowiedzieli się pracownicy samego Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Strzebielinie, jak również trenerzy spadochronowi. Ich głos mógłby wyjaśnić wiele spraw, które poruszali dyskutanci.



Foto: B. Koszewski

Cały problem tkwi bowiem w tym, iż zagadnienie poziomu i rozwoju sportu spadochronowego w naszym kraju sprowadza się do dwóch generalnych spraw: instruktorów i Wydziału Spadochronowego Aeroklubu PRL, a szczególnie tego ostatniego. Na wydziale bowiem, jako jednostce kierującej tym sportem spoczywa odpowiedzialność za całokształt pracy na tym polu. Instruktorzy, jak wiadomo, pełnia rolę wykonawczą w aeroklubach regionalnych. Organem doradczym ZG APRL — zgodnie z odpowiednimi postanowieniami — jest Komisja Spadochronowa Aeroklubu PRL, czuwająca społecznie nad rozwojem sportu spadochronowego.

Dlatego też zamykając dyskusję pragniemy wskazać tu na kilka istotnych — naszym zdaniem — spraw w formie wniosków, które poddajemy pod rozwagę Zarządowi Głównemu APRL i jego biuru. Ich załatwienie zagwarantuje z pewnością wzrost poziomu tego sportu i jego szybszy rozwój. Oczekują tego niewątpliwie sportowcy spadochronowi, działacze i sympatycy. Dążą oni do odrobienia opóźnienia w stosunku do zagranicy, tego opóźnienia, które przed kilku laty było mniejsze niż dzisiaj.

Oto wnioski wypływające z dyskusji:

1. Powołać Komisję Spadochronową Aeroklubu PRL złożoną z działaczy o różnych orientacjach sportowo-spadochronowych; składowi takiej komisji należy zapewnić wielostronną wymianę doświadczeń i poglądów.

2. Przeanalizować dotychczasową pracę Wydziału Spadochronowego APRL oraz wytyczyć ją na przyszłość, bowiem operatywność tego wydziału jest odbiciem faktycznej działalności w sporcie spadochronowym.

3. Stanowiska trenerów spadochronowych obsadzać osobami najbardziej do tego powołanymi, aby w przyszłości — szczególnie za granicą — godnie reprezentowały swoim zachowaniem polski sport.

4. Przeprowadzić reorganizację Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w takim zakresie, aby dysponowało ono instruktorami o najwyższym w naszym kraju poziomie ogólnym i zawodowym, jak również najlepszym sprzętem lotniczo-spadochronowym, a ponadto, aby umożliwiało podwyższanie kwalifikacji skoczkom posiadającym różny poziom wyszkolenia: od średniego do najwyższego.

5. Rokrocznie (a nie co dwa lata) przeprowadzać Spadochronowe Mistrzostwa Polski, a po nich powoływać Spadochronową Kadrę Narodową; opracować zasady udziału skoczków w mistrzostwach poprzez start w Całorocznych Zawodach Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" (tak jak w szybownictwie).

6. Publikować systematycznie w biuletynach Aeroklubu PRL zdobywane przez skoczków brązowe, srebrne i złote odznaki spadochronowe; podać również i tę wszystkie, które przyznano do tej pory.

7. Częściej niż dotychczas wysyłać za granicę członków Spadochronowej Kadry Narodowej (nawet jednego), celem uczestniczenia w zawodach (na zasadzie wymiany bezdewizowej).

8. Zmienić charakter przeprowadzanych odpraw z instruktorami spadochronowymi; celem przyszłych odpraw winno być podwyższanie wiedzy i umiejętności spadochronowo-lotniczych; wyróżniających się w pracy szkoleniowej instruktorów (jako nagrodę) wysyłać na praktykę zagraniczną.

9. Organizować wyłącznie dla kobiet kursy doskonalące w skokach na celność lądowania oraz w akrobacji spadochronowej.

10. Uaktywnić sekcje spadochronowe aeroklubów regionalnych, wprowadzając w życie unowocześniony program wyszkolenia, a ponadto zainteresować sekcje w przeprowadzaniu regionalnych zawodów spadochronowych.

11. Zorganizować doświadczalną komórkę spadochronową lotnictwa sportowego, dokonującą prób i homologacji sprzętu spadochronowego (podległą Aeroklubowi PRL), a współpracującą z warsztatem spadochronowym, Instytutem Lotnictwa i KCSP; przejawiać większą niż do tej pory inicjatywę w unowocześnianiu spadochronów ratowniczych i wyczynowych.

Kończąc, mamy nadzieję, że władze APRL zabiorą głos w tej sprawie, ustosunkują się do dyskusji i odpowiedzą licznym miłośnikom sportu spadochronowego w kraju, jakie zamierzają przedsięwziąć środki, aby odrobić niewątpliwe opóźnienia w tej dyscyplinie sportu i popchąć zdecydowanie naprzód rozwój sportu spadochronowego w Polsce. Bowiem młode pokolenie naszej młodzieży, które wyrasta w nowych warunkach, bardziej nowoczesnych niż przed dziesięciu i więcej laty, pragnie gorąco uprawiać wyczynowo sport spadochronowy, bić rekordy, startować w imprezach krajowych i zagranicznych i zwyciężać dla chwały naszego sportu. Do tego potrzeba nam ludzi odpowiedzialnych na poszczególnych stanowiskach, o dużym autorytecie i doświadczeniu specjalistycznym, dobrych organizatorów i wykonawców, takich ludzi, którzy będą mieli wpływ na wychowanie młodzieży, a także kształtowanie jej socjalistycznych poglądów. Dzisiejsi sportowcy spadochronowi bowiem, to przyszli pełnowartościowi żołnierze wojsk powietrzno-desantowych. Dla nich początkiem drogi lotniczej jest aeroklub lub obóz LPW, ich droga winna się więc odbywać w czystej atmosferze sportowej, a zdobywanie ich serc i kształtowanie umiejętności lotniczych winno utwierdzać młodzież w przekonaniu o słuszności raz wytkniętego celu. Chcemy i pragniemy gorąco, aby nasze czasze były nie tylko czyste — białe, ale i bajecznie kolorowe. **(red.)**

Dnia 16 czerwca br o godzinie 11.30 (czasu warszawskiego) wysłano w ZSRR na orbitę okołoziemską statek kosmiczny „Wostok-6", pilotowany przez pierwszą kosmonautkę świata, 26-letnią Walentynę Tiereszkową. Dnia 19 czerwca br o godzinie 11.20 czasu moskiewskiego „Wostok-6" po dokonaniu 49 okrążeń Ziemi lądował w odległości 620 kilometrów na północny wschód od Karagandy.

Spełniając prośbę naszych Czytelników, pragnących poznać szczegóły z życia, szkolenia i lotu kosmicznego Walentyny Tierieszkowej — rozpoczynamy dziś druk fragmentów jej wspomnień, opublikowanych na łamach dziennika „Krasnaja Zwiezda".

REDAKCJA

DLA naszej rodziny od dawna los nie był łaskawy — mawiała często moja matka. Sama wiele w życiu wycierpiała. W domu było wszystkich ośmioro. Przy życiu zostało tylko troje. Troje umarło z głodu. Wujek Wania zginął w okresie wojny domowej. Wujka Jewsieja — komunistę, kułacy zastrzelili z uciętego karabinu, gdy wracał wieczorem z zebrania, na którym agitował chłopów, by wstępowali do kołchozu.

A mimo to krewni moi, jako jedni z pierwszych, złożyli podanie o przyjęcie do kołchozu. Uprzednio przenieśli się jednak z Białorusi obiady. Tylko nie zamieć zwalała nas z nóg, lecz upał. Idziemy, a wokoło jak okiem sięgnąć — żyto. Słońce praży niemiłosiernie. Duszno. Wiatru ani na lekarstwo. A iść trzeba daleko, aż do najdalszych zagonów.

Potem matka zaczęła pracować na fermie. Cóż mogliśmy jej pomóc? Czasem nosiliśmy na wątłych pleckach pokarm dla trzody. Z żywnością było krucho. Same ziemniaki. Kołchoz w miarę możności przydzielał niekiedy litr — dwa, mleka. Sąsiedzi też nie zapominali o nas. Pomagali coś niecoś w gospodarstwie. To dom wyremontują, to ogród pomogą zorać. Luda

Z czasem mieliśmy coraz więcej przyjaciół. Wszystkich nie jestem nawet w stanie wyliczyć. Najbardziej jednak zaprzyjaźniliśmy się z Walentyną Usową, sekretarzem komitetu partyjnego kombinatu. Wspaniała kobieta. Była moją przyjaciółką, matką i nauczycielką. Jej pierwszej zwierzyłam się z zamiaru wstąpienia do partii, a później nadmieniłam, że przyjęto mnie do oddziału kosmonautów.

Ale o tym za chwilę. Droga w Kosmos prowadziła bowiem przez lotnisko aeroklubu jarosławskiego, noszącego nazwę — Karaczicha. Znajduje się ono niedaleko naszego domu. Z pokoju matki widać je doskonale. Lotnisko Karaczicha stało się moim drugim przeznaczeniem.

Pierwsze — to oczywiście „Krasnyj Pieriekop". Tu zaczęłam pracować, a następnie uczyć się zaocznie w technikum przemysłu lekkiego, tu wybrano mnie sekretarzem organizacji komsomolskiej i wreszcie tu, w kombinacie, przyjęta zostałam do partii.

★

Nie pamiętam już dokładnie w jakich okolicznościach powiedział ktoś w kombinacie: „Stwórzmy sekcję spadochronową". I od razu zgłosiło się wielu ochotników.



KOSMONAUTKA

BOHATER ZWIĄZKU RADZIECKIEGO WALENTYNA TIERIESZKOWA, PILOT KOSMONAUTA ZSRR

pod Jarosław. Tu ojciec zatrudniony był w charakterze traktorzysty, matka pracowała w polu.

Ojca nie pamiętam. Miałam zaledwie dwa lata, gdy poszedł do wojska. I już nie wrócił. W domu zachowała się pożółkła, licząca już prawie ćwierć wieku kartka: „...czerwonoarmista Władimir Aksienowicz Tierieszkow walcząc w obronie ojczyzny socjalistycznej... zginął 25 stycznia 1940 r. Pochowany z honorami wojskowymi".

Mieszkaliśmy wówczas we wsi Maslennikowo, położonej w odległości trzydziestu pięciu kilometrów od Jarosławla. Zostało nas troje pod opieką matki. Siostra Luda była nieco starsza, a brat Wołodia — jeszcze młodszy ode mnie. Ciężko nam było. Widzieliście zapewne obraz pędzla artysty-malarza W. Pierowa „Trojka". Zima. Zamieć. Troje dzieci wiezie na sankach beczkę z wodą. Ostry wiatr dmie w oczy, zwala z nóg. A one brną w śniegu, wloką swój nadmierny, jak na ich wiek, ciężar.

Tak też i ja, gdy przymknę oczy, odnoszę wrażenie, że widzę na jawie naszą maleńką „trójkę". Było to w czasie ostatniej wojny. Matka pracowała w polu, my nosiliśmy jej poszła do szkoły. Nauczycielka opiekowała się nią jak własnym dzieckiem. Wujek Mordaszow, w którego brygadzie traktorowej ojciec kiedyś pracował, również troszczył się o nią.

Po wojnie przenieśliśmy się do Jarosławla. Mieszkaliśmy z jeszcze jedną rodziną we wspólnym pokoiku. Matka poszła do pracy. Pracowała początkowo w piekarni, potem w młynie. Ponieważ daleko miała do pracy, ludzie poradzili jej, aby przeniosła się do kombinatu włókienniczego „Krasnyj Pieriekop".

I tu właśnie bierze swój początek robotniczy życiorys matki. Praca była prosta — rozwożenie przędzy do krosien. Ale matka szczyciła się nią. Bardzo podobali jej się tutejsi ludzie. Wspólna praca z nimi sprawiała zadowolenie. Pomagali oni matce zarówno w pracy jak i w wychowaniu nas, uczniów szkoły podstawowej.

Nadszedł czas i oto cała nasza „trójka" również zaczęła pracować w kombinacie włókienniczym. Luda została tkaczką, ja zwijałam na maszynie taśmy i odsyłałam do innego oddziału, a Wołodia wyuczył się zawodu kierowcy i pracował później w fabrycznej bazie samochodowej.



Przyjęto nas do aeroklubu bez słowa. Rozpoczęły się zajęcia. Najlepiej spisywała się moja bardzo miła koleżanka Tania Morozyczewa — żona naszego instruktora. Skakała odważnie i precyzyjnie.

Mnie, mówiąc szczerze, początkowo jakoś się nie kleiło. Pierwszy skok wykonałam w maju 1959 r. Nawet nie najgorzej. A potem trzeba było ćwiczyć celność lądowania. I wtedy dopiero zaczęła się moja udręka. Co skoczę — to z dala od kręgu.

Trenowałam wytrwale. Leciałam z pilotem na określoną wysokość, skakałam — i znów lądowanie nieudane. Wstyd, oczywiście, przyznać się, ale kiedyś tak się zdenerwowałam, że omal się nie popłakałam. Siedzę na trawie i nie mam odwagi ludziom w oczy spojrzeć. Podchodzi instruktor, usiłuje pocieszyć, a ja milczę i nie wiem co mam mu powiedzieć.

— Może wobec tego lepiej będzie skończyć z tym wszystkim? — rzekł instruktor, patrząc na mnie badawczym wzrokiem.

— Skończyć? Nie, skądże znowu! Spróbuję jeszcze raz.

Nie od razu jednak udało mi się osiągnąć dobry wynik. Na pewnych zawodach spadochronowych zajęłam prawie ostatnie miejsce. Wierzyłam jednak, że jeśli dołożę starań, uzbroję się w cierpliwość, opanuję niezbędny zasób wiedzy — to przezwyciężę trudności.

Walentyna Tierieszkowa (pierwsza z prawej) na lotnisku wraz z przyjaciółmi; zdjęcie pochodzi z okresu szkolenia w aeroklubie.



I przezwyciężyłam. Nauczyłam się kierować ciałem w czasie spadania, lądować w ściśle określonym miejscu i działać precyzyjnie podczas skoków z opóźnionym otwarciem spadochronu. Wiele mam do zawdzięczenia instruktorom spadochronowym Aristowowi, Kondratiewowi, Morozyczewowi i jego żonie, a mojej koleżance Tani, która osiągała najlepsze wyniki w szkoleniu.

Karaczicha była naszym drugim domem. W dniach, kiedy pracowaliśmy na drugiej zmianie, już z samego rana spieszyliśmy na lotnisko. Tu zgłębialiśmy teorię, opanowywaliśmy coraz nowszą, bardziej skomplikowaną technikę wykonywania skoków. Skakaliśmy na wodę, na pole, z opóźnionym otwarciem spadochronu, grupowo i pojedyńczo. Rodzice na pewno nieraz mieli do nas w duchu pretensje, że cały wolny czas spędzamy na lotnisku, ale my byliśmy zakochani w sporcie spadochronowym. Spieszyliśmy na lotnisko, niczym na randkę.

W naszym aeroklubie pracował pułkownik rezerwy Paweł Tiepierski. Ten, starszy już człowiek, kochający nade wszystko lotnictwo, był dla mnie tym, kim dla Aleksieja Mariesiewa komisarz. Niewiele ze sobą rozmawialiśmy. Bardzo uważnie natomiast obserwowałam jego postępowanie, przyzwyczajenia, usposobienie. I dziwiłam się skąd u niego bierze się tyle energii, tyle zapału do latania i pracy w lotnictwie. Wiedziałam, że jest na emeryturze, że podupadł nieco na zdrowiu, a mimo to nie odstawał od nas młodych ani na krok. Mało tego, często on właśnie nadawał ton naszym poczynaniom.

Koledzy, dowiedziawszy się, że wyjeżdżam, by kontynuować szkolenie, wręczyli mi na pamiątkę dyplom i złoty zegarek. Ale najdroższym podarkiem były dla mnie wypowiedziane na pożegnanie słowa starego komunisty, wujaszka Wasi:

— Jesteś partyjną, wierzymy w ciebie, córko! Szczęśliwej drogi!

★

W Moskwie byłam po raz pierwszy w 1959 r, gdy jechałam z koleżanką do Kazania. Pierwsze kroki skierowałam wówczas na Plac Czerwony. Akurat padał deszcz. Pół dnia stałam w kolejce, przemokłam zupełnie, ale byłam w Mauzoleum Lenina. Szkoda tylko, że fala ludzka nie pozwala dłużej zatrzymać się przy trumnie Iljicza. Ale i tak zapamiętałam na całe życie drogie rysy jego twarzy. Wyszłam wzruszona, zamyślona...

I oto jestem po raz drugi w Moskwie. Piękna słoneczna pogoda, błękitne niebo, olbrzymi ruch uliczny. Przyzwyczajona do spokojnego życia w Jarosławlu, odnosiłam wrażenie, że znalazłam się nagle w wartko płynącym strumieniu. Po jakimś czasie przestało to już robić na mnie wrażenie. Sama bowiem musiałam się spieszyć, aby zdążyć w określonym czasie do poszczególnych instytucji.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



SPITFIRE SPADOCHRON i JA

Dokończenie z nru 30

Następne minuty były typowe. W jednej — niebo dudniło od grzmotu kaemów i skowytu ryczących na pełnych obrotach silników, w drugiej — nagła cisza i ani jednego samolotu w polu widzenia. Zauważyłem wtedy, że jestem bardzo zmęczony i że jest mi gorąco. Pot spływał mi z twarzy strumieniami. Jednak nie było czasu na rozważania ani na odpoczynek. Wałęsanie się samemu ponad Anglią było wówczas ogromnie niezdrowe. Rozejrzałem się więc dobrze czy nie zobaczę gdzieś naszych myśliwców. W odległości jednej mili zauważyłem nad Dungeness dużą formację około 40 „Hurricanów" patrolujących na wysokości 6 500 metrów i radośnie podążyłem w ich kierunku. Dołączyłem od tyłu i gdy byłem już około 200 yardów od ostatniej maszyny, zauważyłem 1 600 metrów niżej drugą dużą formację około 50 maszyn idącą tym samym kursem. Takie latanie w schodach było starym trikiem Hunów i uczułem zadowolenie, że nasi dowódcy przejęli tą pożyteczną taktykę. Nagle coś mnie jednak tknęło i gorący pot, który spływał mi po twarzy, stał się lodowato zimny. Było tu znacznie więcej maszyn niż nasze Fighter Command mogło wówczas zgrupować w jednym miejscu. Przyjrzałem się lepiej i oczywiście — samolot przede mną miał na ogonie czarną swastykę, tak teraz wyraźną, że nie miałem pojęcia jak dotąd mogłem jej nie zauważyć.

Już miałem kopnąć stery, zwalić się na łeb i wiać byle dalej, gdy zrobiłem nowe spostrzeżenie: jak dotąd nikt mnie tu nie zauważył. Miałem ponadto słońce z tyłu i okazję tak dogodną jak rzadko. Podszedłem więc jeszcze bliżej i ze 150 yardów plunąłem trzysekundową serią. Niemiec zwalił się na skrzydło i poszedł korkociągiem w dół. Formacja natomiast dalej szła równo i nikt nie wydawał się zaniepokojony. Poczułem się jak uczniak, który wybił głową szybę w pokoju nauczycielskim i zmartwiał w przekonaniu, że za chwilę obskoczy go całe ciało pedagogiczne, a tymczasem stwierdził ze zdumieniem, że w ogóle nikt tego nie zauważył. Właściwie mógłbym powtórzyć ten numer jeszcze raz, ale uznałem, że lepiej od opatrzności nie żądać za wiele. Znurkowałem pionowo w dół, wyszedłem nisko nad ziemię i skierowałem się do bazy. Po powrocie popsuł mi humor fakt, że Raspbeery miał tego dnia 3 zwycięstwa, a ja tylko jedno.

Nieco gorzej powiodło mi się w parę dni później, gdy znowu, szukając towarzystwa, dołączyłem do dywizjonu — tym razem prawdziwych „Hurricanów", dla których podjąłem się działać jako arse-end Charlie. Arse-end Charlie, to taki, co kręci się z tyłu ponad formacją, chroniąc ją przed niespodziewanym atakiem. Szedłem więc za nimi robiąc lekkie wdzięczne zakręty, to w prawo, to w lewo, wpatrując się pilnie w lusterko. Nagle gdzieś spod ogona przeleciały mi wzdłuż kadłuba smugi pocisków. Tym razem oni byli chytrzejsi. Przeleciało mi przez głowę hasło: „Beware of the Hun in the Sun[1]). Musiał rzeczywiście podejść mnie od słońca. Tego rodzaju niespodziewane smugi pocisków mają jakąś hypnotyczną siłę, która często odbiera pilotom wolę i każe biernie patrzeć na zbliżający się kres. Uczułem to i ja.

W pierwszej chwili nie zrobiłem żadnego ruchu, tylko skuliłem się na fotelu, jak gdyby w daremnym wysiłku, by stać się mniejszym i trudniejszym do trafienia. Oczywiście mój samolot się przez to nie zmniejszył, a w następnym momencie szczęśliwie rozum wrócił mi do głowy i zwaliłem maszynę w korkociąg wołając jednocześnie ostrzeżenia do moich „Hurricanów". Niestety pierwszym uszkodzeniem, które zauważyłem, było zniszczenie mojej radiostacji. Poza tym jednak gdy wychodziłem z korkociągu parę tysięcy metrów niżej — wydawało mi się początkowo, że wszystko jest w porządku i zacząłem ostre wznoszenie, by wrócić do walki. Wtedy jednak silnik zaczął czarno dymić i doszedł mnie niemiły odór uciekającego glikolu. Pomyślałem, że jednak lepiej wracać do domu. Potem przednia szyba mojej kabiny została tak zbryzgana olejem, że postanowiłem lądować bliżej w Lympne, a już w następnym momencie wiedziałem, że nie dociągnę i tam. Leciałem na pełnym boost'cie[2]), a miałem prędkość zaledwie 300 km/h. Zdecydowałem lądować natychmiast, póki maszyna trzyma się jeszcze w powietrzu.

Wybrałem jakieś najbliższe rżysko i lądowałem na brzuchu. Szczęściem nic się nie zapaliło. Gdy wysiadłem z maszyny, zobaczyłem już pędzącą na przełaj pola sanitarkę. Byłem zdumiony tak sprawną i natychmiastową pomocą, lecz sprawa wkrótce się wyjaśniła. Samochód zatrzymał się daleko ode mnie, a dwaj sanitariusze, którzy z niego wyskoczyli, pognali z kopyta, lecz wcale nie do mnie. Dopiero idąc wzrokiem za ich zadartymi głowami zauważyłem spływający z góry spadochron. Przybliżał się ku mnie, a pod nim dyndając groteskowo długimi nogami wisiał Colin. Był nieco poparzony na twarzy i rękach, ale poza tym nie brakowało mu niczego, nawet humoru.

Wkrótce otoczeni zostaliśmy przez rój wygalowanych oficerów wyższych stopni i okazało się, że lądowaliśmy z Colinem na tyłach ogródka, w którym pewna brygada urządzała coctail party. Drużyna ratownicza zajęła się samolotem, lekarz zajął się Colinem, a reszta panów i pań zajęła się mną pojąc mnie szczodrze najlepszymi trunkami, jakie były do dyspozycji. Miało to być lekarstwem na doznany szok nerwowy, niestety jednak, jak to stwierdził z niepokojem sam dowódca brygady, szok mój musiał być ciężki, bo w miarę kuracji język plątał mi się coraz bardziej, a oczy mętniały.

Nazajutrz rano pojechałem pociągiem do Londynu. Moja osoba w bojowym stroju myśliwca, w hełmie i z worem spadochronu pod pachą, musiała wyglądać raczej oryginalnie wśród ludzi dążących do miasta, do pracy, do fabryk, biur i urzędów. Po wyjściu z pociągu nie chciałem też dalej tłuc się przez cały Londyn podziemnymi kolejkami, lecz zatelefonowałem do Air Ministry prosząc o samochód i WAAF-kę. WAAF-ka przyjechała, ale widocznie nie zrobiłem na niej korzystnego wrażenia, bo oświadczyła, że na przewiezienie mnie do Hornchurch musi mieć rozkaz podpisany przez Wing Commander'a. Zacząłem jej tłumaczyć, że w danej chwili moja osoba jest znacznie potrzebniejsza ojczyźnie niż wielu Wing Commander'ów i starałem się jej możliwie barwnie i plastycznie przedstawić obraz całkowitego rozkładu naszego Fighter Command, który musi nieuchronnie nastąpić, o ile ja nie znajdę się za godzinę w Hornchurch. Dziewoja jednak nie wydawała się bardzo przejęta i ustąpiła dopiero pod argumentem, że mój spadochron stanowi ważną tajemnicę wojskową i w żadnym razie nie można go demonstrować publiczności w kolejce.

Tego dnia po południu byłem znów w powietrzu. Wieczorem miał miejsce ciężki atak na Hornchurch i pierwszy raz w mej karierze myśliwca spotkałem w powietrzu bombowce. Było to 12 Dornierów-215 w ciasnej formacji na wysokości 4 000 metrów. Wracałem już do bazy, gdy je zobaczyłem o 600 metrów poniżej. Znurkowałem pionowo. Szły tak zwarto, że chybić było niepodobieństwem. Nacisnąłem spust, ale nie stało się nic. Byłem już bez amunicji. Nie mogłem już wyrwać maszyny i upadłem pomiędzy tęn cały cmentarz czarnych krzyży będąc pewnym, że to już koniec. Postrzelali mi też maszynę jak sito, ale jednak wróciłem.

Z tego lotu nie wrócił natomiast „Bubble" Waterson.

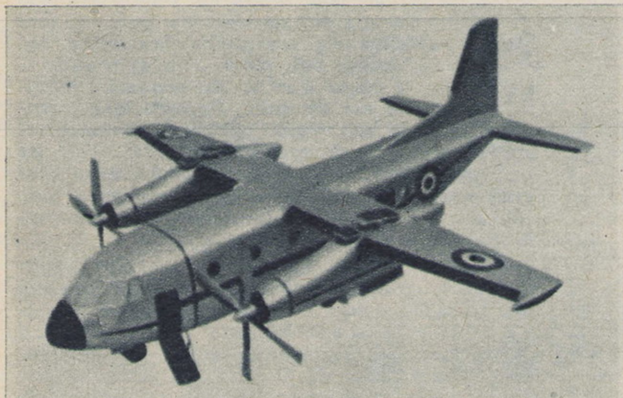
Sierpień zbliżał się ku końcowi, a choć ofensywa niemiecka nie słabła ani na jotę, w dywizjonie nie czuło się napięcia. Osobiście byłem całkiem zadowolony. Było właśnie to na co czekałem i do czego szkoliłem się od roku. Doczekałem się i nie byłem zawiedziony. W pewnym sensie czułem nawet pewne nerwowe odprężenie. Zresztą nie było wiele czasu na myślenie. Każdy dzień przynosił nową akcję, nikt nie myślał o przyszłości, emocje dnia dzisiejszego wystarczały całkowicie, a wieczorami gasiliśmy po prostu nasze myśli tym samym ruchem, którym wyłączaliśmy światło nad polowym łóżkiem.

W tydzień po Watersonie nie wróciłem i ja. To znaczy wróciłem, ale po długiej kąpieli w Morzu Północnym, już bardzo długo potem jak „Uncle" George zamknął swą listę.

[1]) Strzeż się Huna w słońcu.
[2]) Doładowanie, zwiększenie mocy silnika, dozwolone do stosowania tylko na krótko i w krytycznych momentach.

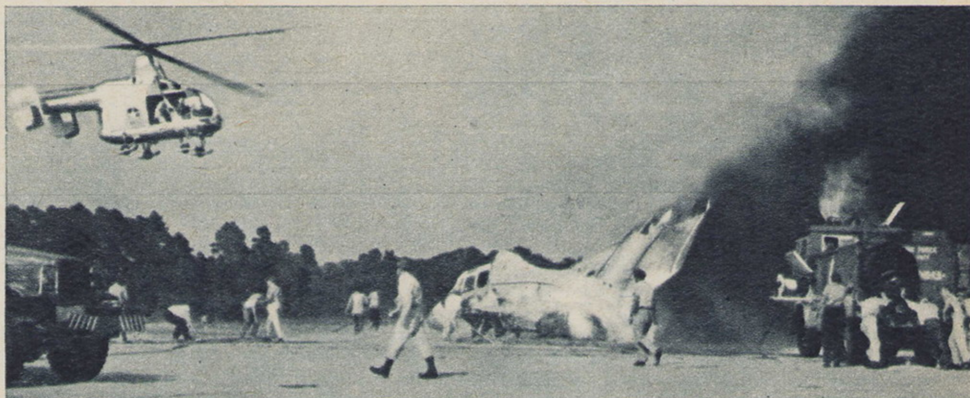
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

NOWY TRANSPORTOWIEC



We włoskich zakładach Fiat budowany jest samolot transportowy Fiat G-222, wyposażony w dwa silniki turbośmigłowe do lotu prostego oraz sześć silników odrzutowych do pionowego startu i lądowania (po 3 w każdej gondoli silnikowej). Powyżej — model transportowca. *Foto: „Der Flieger"*

POWIETRZNY STRAŻAK

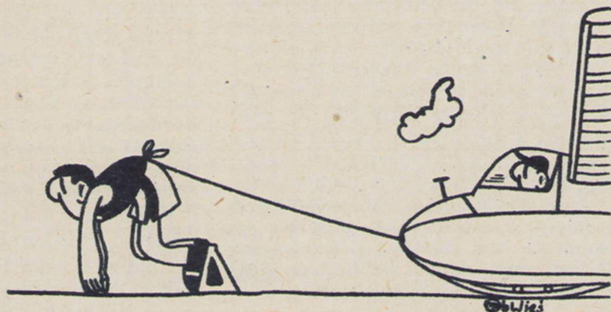


Śmigłowiec Huskie III" podczas akcji gaszenia pożaru samolotu na lotnisku. Podmuch powietrza biegnący od łopat wirnika nie dopuszcza, aby płomienie ogarnęły przód kadłuba. Ratownicy naziemni tymczasem wydobywają ranną załogę z kabin. *Foto: „Flugwelt"*



RADZIECKI GIGANT

Największy radziecki samolot pasażerski IŁ-12, wyposażony w cztery silniki turboodrzutowe w tyle kadłuba, wciąż wzbudza ogromne zaciekawienie wśród fachowców świata. Oto jeszcze jedno zdjęcie tego giganta powietrznego.

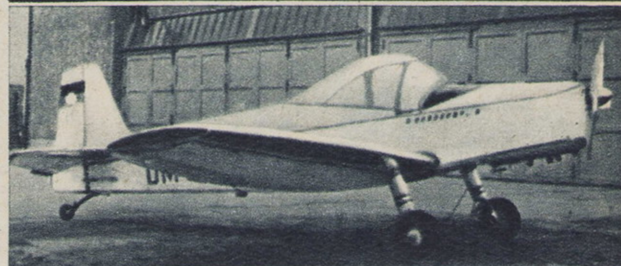


5 AUT + 22 PASAŻERÓW

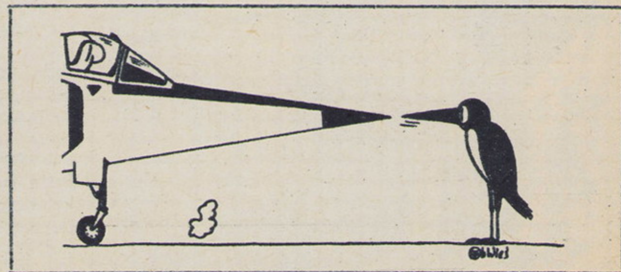


Do szybkiego przewozu aut z Anglii na kontynent (i odwrotnie) służą doskonale samoloty „Carvair" towarzystwa „British United". Są to dawne samoloty pasażerskie DC—4, przerobione specjalnie do celów transportu. „Carvair" może zabrać 5 aut pasażerskich i 22 pasażerów. *Foto: „Aero-Revue"*

FSS-100 „TOURIST"



W warsztatach ośrodka szybowcowego w Schönhagen (NRD) zbudowano mały, jednopłatowy samolot sportowy FSS-100 „Tourist", konstrukcji całkowicie drewnianej. Prędkość max — 190 km/h, rozbieg — 180 m (bez klap, których samolot nie ma), dobieg — 270 m. Silnik — Walter Minor III o mocy 65 KM. *Foto: „Kridla vlasti"*



NA BAHAMACH

Wyspy Bahama na Atlantyku sławne są ze swych wspaniałych plaż. Ściągają też do siebie licznych amatorów wypoczynku ze świata kapitalistycznego: milionerów i różnego rodzaju businessmanów, którzy mogą sobie oczywiście pozwolić na przylot na słynną plażę Rock Sound na wyspie Eleuthera (na zdjęciu) także własnym i wygodnym samolotem turystycznym. *Foto: „Flying"*





SAMOLOTY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO

(3)

Samolot myśliwski Ła-5 (Ła-5 FN, Ła-7)

W dniach od 1 maja do 30 czerwca 1944 roku, z ośrodka formowania i uzupełniania Armii Polskiej w Sumach, dowództwo polskie wysłało 600 żołnierzy-kandydatów na pilotów i mechaników do radzieckich wojskowych szkół lotniczych, z których 2 Szkoła Mechaników Lotniczych w Wojsku (2-ja Wolskaja Wojenno-Awiacjonnaja Szkoła Awiamechanikow) zajęła się szkoleniem mechaników w obsłudze samolotów bombowych Pe-2, szturmowych Ił-2 i myśliwskich Ła-5, z uwzględnieniem ich modyfikacji Ła-5FN i Ła-7.

Szkolenie na „Ławoczkinach" rozpoczęły grupy 75 i 76 siódmej Kompanii Mechaników, a w skład której między innymi wchodzili mechanicy-kursanci: M. Korecki L. Duchniewicz, T. Chmielewski, Z. Sołtysiak, A. Wojciechowski, W. Król, R. Wisznicki, St. Ulanicki, Kabata, Gawłowicz, bracia Kąccy i wielu innych.

Program szkolenia obejmował wykłady z zakresu konstrukcji płatowca Ła-5, konstrukcji silnika ASz-82, technicznej eksploatacji płatowca i silnika, zagadnienia polowego remontu samolotu, materiałoznawstwo lotnicze, przyrządy pokładowe, wyposażenie elektryczne i radio, uzbrojenie, a ponadto rysunek techniczny, teorię lotu, zagadnienia ogólnowojskowe, wychowanie fizyczne i inne. Okres szkolenia grup Ła-5 rozpoczęty 11 czerwca 1944, roku zakończył się 6 marca 1945 roku, po czym mechanicy odjechali do Polski. Decyzją Polskiego Dowództwa Wojsk Lotniczych skierowani oni zostali do obsługi transportowych Li-2 w nowo utworzonej 6-tej „Oddzielnej Eskadrze Lotniczej Specjalnego Przeznaczenia".

W tym czasie DWL nie przewidywało wprowadzenia Ła-5FN i Ła-7 na uzbrojenie lotnictwa polskiego, wydaje się jednak, że po zakończeniu wojny kilka pojedynczych egzemplarzy Ła-5FN i Ła-7 eksploatowanych było w lotnictwie polskim, mimo iż opinie na ten temat są różne. Podstawowym myśliwcem okresu powojennego w Polsce był, jak wiadomo, samolot Jak-9 w różnych wersjach.

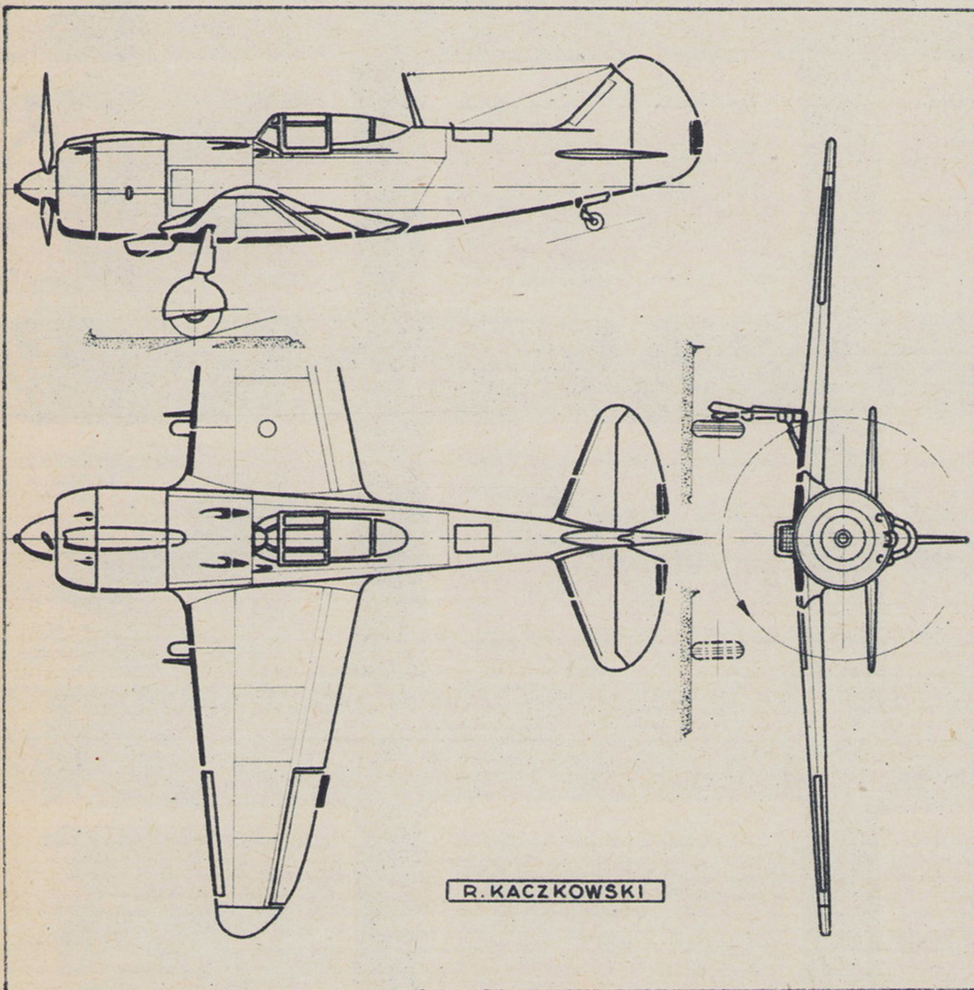
Ła-5 i Ła-5FN był to jednosilnikowy, wolnonośny dolnopłat konstrukcji mieszanej. Kadłub i skrzydła drewniane. Napędy mieszane. Skrzydła zaopatrzone w automatyczne skrzela i klapy. Mechanizm napędu klap dwustopniowy. Podwozie klasyczne, wciągane w skrzydła. Kółko ogonowe wciągane w locie. Samolot Ła-5 był napędzany 14-cylindrowym, gwiazdowym silnikiem M-82A o mocy 1 600 KM, natomiast Ła5FN — silnikiem ASz-82FN o mocy 1 650 KM. Uzbrojenie Ła-5FN stanowiły: dwa działka SZWAK kal. 20 mm oraz bomby lub rakiety o łącznym ciężarze 150 kG.

Konstruktorem samolotów serii „Ła" był nieżyjący już inżynier S. Ławoczkin.

RYSZARD KACZKOWSKI

DANE TECHNICZNE (Ła-5FN)

Rozpiętość — 9,8 m, długość — 8,5 m, wysokość — 2,54 m, pow. nośna — 17,5 m^2, ciężar własny — 2 800 kG, ciężar w locie — 3 360 kG, prędkość na wysokości 5 000 m — 622 km/h, prędkość maksymalna — 647 km/h, prędkość lądowania — 155 km/h, czas wznoszenia na 1 000 m — 18,5 sek., pułap — 11 000 m, zasięg — 650 km.





NIM WYSTARTOWAŁY „WOSTOKI"

Jan Gałązka — Wrocław pisze do nas między innymi: „Jesteśmy wszyscy pod wrażeniem sześciu udanych lotów kosmicznych z ludźmi na pokładzie od J. Gagarina do W. Tierieszkowej, jakich w czasie ostatnich dwóch lat dokonali ludzie radzieccy. Interesuje mnie czy przed startem J. Gagarina Związek Radziecki dokonywał prób wystrzelenia na orbitę „okołoziemską podobnych do „Wostoków" (przede wszystkim pod względem tak przecież decydującego w tym wypadku ciężaru) statków kosmicznych. O ile wiem próby z psami „Łajka" oraz „Striełka" i „Biełka" dokonywane były w o wiele lżejszych, ważących po około 500 kG, „Sputnikach". Proszę w miarę możliwości o odpowiedź".

Chętnie odpowiadamy. Przede wszystkim małe sprostowanie. Tylko pierwszy żywy kosmonauta (a właściwie kosmonautka, którą jak wszyscy pamiętamy, była suczka „Łajka", leciał rzeczywiście na stosunkowo „lekkim" statku, którym był „Sputnik-2" (508,3 kG). Wszystkie następne próby wysłania zwierząt na orbitę przez Związek Radziecki dokonywane były na statkach kosmicznych, które niewiele się różnią od sławnych „Wostoków".

Przypominamy więc, że protoplastą tych, nie mających sobie równych na świecie pojazdów kosmicznych, był wystrzelony na orbitę okołoziemską dnia 15 maja 1960 roku tzw. „Statek kosmiczny I" z manekinem kosmonauty na pokładzie. Jego masa wynosiła 4 540 kG, a perigeum i apogeum 312 i 369 km. Statek ten zgodnie z założeniem po wykonaniu przewidzianych prób spłonął w gęstych warstwach atmosfery. Natomiast psy „Biełka" i „Striełka", o których wspomina nasz Czytelnik, poleciały w lot dookoła kuli ziemskiej nie na „Sputniku" lecz na „Statku kosmicznym II", ważącym 4 600 kG (orbita 306—339 km). Było to dnia 19 sierpnia 1960 roku. „Biełka" i „Striełka" jako pierwsze wróciły, zgodnie z przewidywaniami, na ziemię.

Częściowym powodzeniem zakończył się natomiast lot „Statku" kosmicznego III" z psami „Muszka" i „Pszczółka" na pokładzie. Statek ten, ważący 4 563 kG, po wejściu na orbitę 187—265 km w dniu 1 grudnia 1960 roku oraz po dokonaniu i przesłaniu na ziemię swych obserwacji ze startu i dokoła ziemskiego lotu miał wylądować jak jego poprzednik na Ziemi. Niestety zawiodły mechanizmy, które skierowały statek pod niestym warstwom atmosfery. Cały statek wraz z „Muszką" i „Pszczółką" spłonął. Był to jedyny nieudany eksperyment ze statkami kosmicznymi typu „Wostok".

W dniu 9 marca 1961 roku Związek Radziecki wystrzelił następny z kolei „Statek kosmiczny IV" z psem „Czernuszka" na pokładzie. Masa statku wynosiła 4 700 kG. Orbita 183—249 km. W kilka dni później, bo już 25 marca tegoż 1961 roku pies „Gwiazdeczka" krążył wokół ziemi na „Statku kosmicznym V", którego masa wynosiła 4 695 kG, a orbita 178—247 km. Oba te loty zakończyły się pomyślnie i ostatecznie przygotowały grunt do pierwszego w dziejach ludzkości załogowego lotu po orbicie okołoziemskiej. Uczeni radzieccy tak byli pewni swych doświadczeń, że już dnia 12 kwietnia 1961 roku lotem Jurija Gagarina otworzyli nową epokę w dziejach ludzkości. Statek kosmiczny Pierwszego Kosmonauty otrzymał też imię „Wostok". Że jednak nie różnił się prawie wcale od poprzednich, świadczą choćby jego masa, która wynosiła 4 725 kG oraz orbita — 181—327 km. Świadczą także o tym dane techniczne następnych pięciu z kolei „Wostoków" z ludźmi na pokładzie. I tak „Wostok-2" z H. Titowem (wystrzelony 6 sierpnia 1961 roku) posiadał masą 4 731 kG i krążył po orbicie 178—257 km. Statki kosmiczne „Wostok-3" z A. Nikołajewem (11.VIII.1962), „Wostok-4" z P. Popowiczem (12.VIII.1962), „„Wostok-5" z W. Bykowskim (14.VI. 1963) i „Wostok-6" (16.IV. 1963) z W. Tierieszkową posiadały masę ok. 5 000 kG i krążyły po następujących orbitach: 181—235 km, 180—237 km, 181—235 km i 183—233 km) kolejno od „Wostoka-3" do „Wostoka-6".

MODELARSKIE AKCESORIA

Roman Michalik — Sosnowiec, woj. katowickie, Józef Grabiec — Włocławek, woj. bydgoskie, Stanisław Zebrzydowski — Stalowa Wola, woj. rzeszowskie, Jacek Klanica — Jabłonka, woj. warszawskie, Stanisław i Adam Grzybowscy — Gorzów Wlkp., woj. zielonogórskie. Nie posiadamy już żadnych planów modeli, które moglibyśmy wysyłać naszym Czytelnikom. Plany takie, jak również inne akcesoria modelarskie, otrzymać można bezpośrednio lub za zaliczeniem pocztowym w Redakcji „Modelarza" — Warszawa, ul. Chocimska 14 lub w Centralnej Składnicy Harcerskiej — Warszawa, ul. Marszałkowska 82/86.



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI
Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 26 zł; półrocznie — 52 zł: rocznie — 104 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm^2 — zł 10,50 za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
PODPISANO DO DRUKU 26. VII. 1963 r. Zam. 5151 L-73


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
21
1933 - bombardovací a průzk. letoun A-100


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
1935 - sportovní letoun Z-XII
22


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
sportovní letoun Be-550-Bibi
1936
23


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
24
1936 - dopravní letoun Aero A-204


ČS. LETADLA
1938
lehký
bomb. letoun
LETOV Š-50
25


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
26
1938 - bombardovací letoun Aero A-300


ČESKOSLOVENSKÁ
LETADLA
1938
pozorovací letoun Praga E-51
27


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
28
1939 - stíhací letoun Avia-135


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
29
1946 - sportovní letoun M-1 SOKOL


ČESKOSLOVENSKÁ
LETADLA
jednomístný cvičný
větroň Z-24
»KRAJÁNEK«
1946
30


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
1947 - aerotaxi Aero Ae-45
31


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
1938 - cvičný větroň Z-25 Šohaj
32


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
1950 - Z-124 Galánka větroň
33


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
1950 - Z-30 Kmotr cvičný větroň
34


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
1950 - školní větroň LF-109 Pionýr
35


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
1951 - vrtulník Praga XE-II
36


ČESKOSLOVENSKÁ
LETADLA
1951 - vrtulník HC-2
37


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
38
1955 - víceúčelový letoun L-60 Brigadýr


ČESKOSLOVENSKÁ
LETADLA
39
1956 - školní letoun Z-226-T Trenér


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
dopravní letoun Avia IL-14
1956
40


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
41
1956 - akrobat. letoun Z-226 A Akrobat


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
42
1956 - dvoumístný cvič. větroň L-13 Blaník


ČESKOSLOVENSKÁ LETADLA
43
1957 - turistický letoun L-200 Morava


LETADLA ČSA
44
1957 - proudový dopravní letoun TU-104 A


LETADLA ČSA
45
1960 - turbovrtulový dopravní letoun IL-18